1.7.40	G^{G} 16 Concord	Flygattack NW Hirtshals
7.7.40	Bissen	+ Torpederad 80′ S. Cape Clear
8.7.40	Valparaiso	Sjunkbombsskada i konvoj HX 57
8.7.40	Castor	Flygattack N.58^{o} 02′ – O. 3^{o} 42′
9.7.40	Ceylon	Bombad I Kiel/Emden– inga skador
11.7.40	Trolleholm	Kollision i HX-konvoj
12.7.40	Vaalaren	Kollision med ubåt i HX-konvoj
17.7.40	Gustav V	Pannexplosion utanför Visby
17.7.40	O.A.Brodin	+ Torpederad N 59^{o}22′ – W.3^{o} 40′
20.7.40	GG 249 Mats	Flygattack W Måseskär
21.7.40	Greth	Minskadad 1′SSW Drogden, Öresund
26.7.40	Nedjan	Minskadad vid Kulla Gunnarstorp,-"-
1.8.40	ASigyn	+ Torpederad N 58^{o}10′ – W 9^{o} 25′
3.8.40	Atos	+ Torpederad N 56^{o}0′ – W 7^{o}0′
3.8.40	Johanna	Flyganfall 20′WSW Cape Wrath
4.8.40	Lima	Rammat & sänkt Sophie Bakke E. kusten
9.8.40	Canton	+ Torpederad N 55^{o} 4′ – W 11^{o} 21′
10.8.40	Varia	+ Bombad 60′SO Fastnet Rock
13.8.40	Mongolia	+ Minsprängd i Kielbukten
13.8.40	Nils Gorthon	+ Torpederad 25′ N.Inistrahull
16.8.40	Hedrun	+ Torpederad N 57^{o} 0′ – W 18^{o} 0′
17.8.40	GG 475 Ingarö	Minskadad NW Hanstholm
18.8.40	Vestanvik	Bombskadad på Kinnairds redd

Kronologisk register

24.8.40	Embla	Flygattack 275′ W Irland
29.8.40	Sirius	Kapad i Bordeaux, släppt juli 1943
29.8.40	Alida Gorthon	+ Torpederad 250′ NW Tory Island
4. 9.40	Saga	Bombskadad i Stettin
11.9.40	Torkel	Bombskadad i London
13.9.40	Trolleholm	Bombskadad i engelsk hamn
15.9.40	Laponia	Orkanskadad, N 35° – W 69°
18.9.40	Kristina	+ Grundstött 6′ N. Barry Road

GG 16 CONCORD 1.7.40

BOMBFÄLLNING OCH KSP- ELD MOT TRÅLANDE FISKEFARTYG VÄSTER OM SKAGEN

Nya Dagligt Allehande 3.7.40

Göteborg, Onsdag 3.7: Ångtrålaren Concord av Göteborg kom igår, tisdag, in till fiskehamnen i Göteborg efter att ha blivit beskjuten av ett tyskt bombplan under trålning väster om Skagen måndag den 1.7. Concord startade sin första resa för säsongen i lördags den 29.6. Concord hade emellertid inte kommit så värst långt ut från Måseskär förrän hon prejades av en tysk Vorpostenboot som satte beväpnad vakt ombord medan dess befh tog sig en grundlig titt i skeppspappren innan Concord fick tillstånd att fortsätta västerut. Söndagen gick utan vidare äventyr men måndag e.m den 1.7 när man som bäst höll på att dra trålen på c:a 70 famnar NW Hirtshals dök plötslig ett tremotorigt tyskt bombplan upp, kretsade runt trålaren och öppnade sedan eld med kulspruta. Efter en stor gir kom planet inflygande akterifrån på låg höjd och fällde en mindre bomb som exploderade 10 meter framför stäven. En väldig vattenkaskad sköt i höjden och eftersom Concord inte stoppade lät planet sina kulsprutor spela gång på gång under en timmes cirklande runt fartyget. Besättningen sökte skydd under däck mot eldskuran. Först tänkte man prisge både redskap och fångst, men så beslöt man sig för att bärga trålen. Efter 9 skottsalvor fortsatte planet att kretsa runt Concord medan trålen togs hem. Först sedan Concord satt kurs österut försvann planet efter en vinkning från en av piloterna. Det satte kurs mot Danska landet. Concord sålde igår sin fångst i fiskhamnen, 53 lådor förstklassig sill som rönte strykande åtgång och betalades med 44 kr per låda. Ångtrålarna Titania och Stig, som uppsköt sin avresa då Concord löpte in, har beslutat sig för att gå ut vid 02-tiden natten till idag. Vid det Tyska konsulatet i Göteborg håller man för troligt att det tyska planet velat varna Concord för minspärren alldeles i närheten mellan Danmark och Norge och Concords skeppare håller denna teori för trolig. Planet riktade inte elden mot Concord, ty inte ett skott träffade fartyget

Svenska Västkustfiskaren Juli 40

Säsongens ångtrålfiske tog sin början med att Concord av Göteborg lör 29.6 lämnade Gtbg och gick ut på sin första fångstresa. Denna blev dock mycket dramatisk. Efter att utanför territorialgränsen ha prejats av en armerad tysk trålare blev Concord mån 1.7 på kvällen angripen av ett tyskt bombplan som fällde en bomb några meter framför stäven samt med sina kulsprutor flera ggr öppnade eld mot trålaren. Eldgivningen förorsakade inga skador och besättningen slapp undan med blotta förskräckelse. Beskjutningen skedde NW hirtshals där djupet är ca 70 famnar. Efter beskjutningen satte flygaren kurs mot det Danska landet. Tyska konsulatet i Gtbg har ansett att flygaren endast velat varna Concord för vissa krigsområden

GG 16 CONCORD 1.7.40

och att om flygaren haft för avsikt att skada fartyget, detta icke hade vållathonom några svårigheter.

NYA BSKJUTNINGAR AV TRÅLARE

Göteborgstidningen Mån 15.7.40: Rubrik:"Fiskebåtar visas hem"

Strax före kl 22 lör 13.7 tvingades ångtrålarna Concord, Ibis och Skagen av Göteborg av ett tysk hydroplan att avlägsna sig från fiskeplatsen norr om Skagen och återvända till Göteborg. Kanondunder hördes både före och under prejningen från en SO-lig riktning."Vi startade fåån Göteborg på lördagsmiddagen," berättar kapten Arman på Ibis," Vi hade just fått ut trålen då ett tyskt hydroplan plötsligt närmade sig och började avlossa prejningsskott framför bogen. Det var massor av självlysande kulor och vattnet kokade under krevaderna. Vi tog naturligtvis omedelbart fasta på varningen och stannade och då signalerade man från planet attvi skulle sätta kurs österut. Vi befann oss då c:a 20´N Skagen. Vi såg inte ett enda fartyg , men långt mere i sydost hörde vi kraftig kanoneld både före ochunder prejningen. Detvar regelrätta salvor, men om det var fråga om minsprängningar eller något annat är omöjligt att avgöra. Skulle detta betyda att fisket måste upphöra blir det ett elände. På Concord gick winschen sönder i brådskan att få hem trålen så de måste kapa linorna och förlorade sin trål, en ren förlust på 4000 kronor.

SKNE EIII 181

Häller & Odenberg Fisk AB,Gtbg 15.7.40 till SKN

Härmed få vi hövligast anmäla att ångtrålaren Concord i lördags 13.7 blev prejad av tysk flygmaskin under fiske norr om Skagen. Flygmaskinen avlossade skott på skott och syntes vilja tvinga trålaren östvart. Härvid råkade det sig så olyckligt att fiskeredskapen på Concord förlorades. Försök gjordes att hala in trålen ,men när 120 famnar återstod på varpen blev det fel på winschen som inet kann repareras på grund av flygmaskinens envisa skottlossning. Självkostnadspriset för de förlorade redskapen är 3000 kr men tyvärr torde det bli svårt att ersätta redskapen eftersom såväl lämpligt garn osm trålwire i vanliga fall importeras. Då vi icke tidigare haftatt göra med dylik krigsskada,tillåter vi oss att hövligast anhålla om förhållningsorder rörande rapportens uppsättning, skadans specificering etc.

Besiktningsrapport Gtbg 18.7.40

Skadan på trålwinschen bestod i att gängorna på en slidstång släppt och utbyte av stänger brukar enligt maskinistens utsago ta omkring en timmes tid i anspråk. Det som finns kvar av trålvarpen representerar inte något större värde då trålvarp inte brukar splitsas. Den förlorade trålen

GG 16 CONCORD 1.7.40

som varit i bruk i 14 dagar, har ettnyanskaffningsvärde inkl bommar av 1500:-, 2 st tråldörrar 800:- , 120 mfamnar av vart och ett av varpen 700:-

SKN sände 24.7.40 3000 Kr i check till Atlantica som ex gratia-ersättning för vidare befordran till Concords rederi.

Egna noteringar Concord nära bli sänkt 16.10.44

Mån 16.10.44 under trålfiske 18' N Hirtshals fyr blev Concord illa sönderskjuten av 2 tyska plan, vatvid styrman och rorgängaren i styrhytten blev sårade. (Se 16.10.44)

Historik

Ångtrålare på 236 brton byggd 1905 vid Cochrane & Sons ltd i Selby av järn (Ex Ocean Queen). L 36,9 B 6,6 Tillhörig Häller & Odenbergs Fiskeri AB (Lambert Häller) i Göteborg Inköpt från Grimsby 1925 av TrawlAB Kungshamn (Lambert Häller) i Gtbg 3-cyl triplemaskin från C D Holmes & Co, Hull. Det fanns 1940 17 ångtrålare i Göteborgs fiskeflotta. Den sista av dessa, Titania, nedskrotades 1959-60. (Se i övrigt Concord 16.10.44)

UDHp 22 vol 1140

CMDV
Nya Varvet 2.7.1940

Till Marinstaben -Underrättelseavd.
Stockholm

HEMLIG

Befälhavaren å GG 16 Concord, J.A.Henriksson, har idag ingivit följande rapport, vilken jämväl tillställes Länsstyrelsen.

Ångtrålaren Concord av Göteborg avgick lördag 29.6 på middagen från Göteborgs fiskhamn för att fiska NW Hirtshals. Ungefär 8-9' väst Måseskär prejades Concord av ett tyskt bevakningsfartyg från vilket en officer och 4 man kommo över till Concord där en grundlig visitering företogs. Sedan den tyska officeren förvissat sig om att det var ett svenskt fiskefartyg kunde resan fortsättas. Fisket pågick NW Hirtshals på ett djup av c:a 70 famnar till måndagen 1.7 kl 18,40 då en mörkgrå flygmaskin anlände och kretsade över fartyget. Flygmaskinen gick så nära masttopparna som gärna möjligt och sköt med ksp. Den gjorde en sväng, kom tillbaka akterifrån och släppte en bomb som träffade vattnet c:a 10 meter för om stäven. En ansenlig vattenkaskad uppstod. Därefter fortsatte kulsprutesmattret 8 à 10 gånger över fartyget under en timmes tid. Sedan försvann flygmaskinen i sydostlig riktning. När flygmaskinen kom var trålen ute. När bomben fallit började trålen tagas in. Detta arbet måste avbrytas varje gång flygmaskinen kom tillbaka och ksp hördes. -

GG 16 CONCORD 1.7.40

Besättningen sökte då skydd under däck. Under dessa omständigheter
- måste fisket avbrytas och Cobcord anlände till Göteborgs fiskhamn
tisdagen den 2.7 kl 06.15 .

Nya Varvet 2 juli 1940
H.Rådvik
Underrättelseofficer

Kopia inkom till CM 3/7-40

D.N:r H.U.485 Kopia överlämnas t. utrikesrådet
Staffan Söderblom.
Sthlm 4.7.40
Y.Ekstrand.

Rapporten sänd till Berlin

Bergencreuz, UD, Stockholm, sände den 13.7.40 med kurir rapporten till legationsrådet E.von Post i Berlin, bifogande ett klipp ur Nya Dagligt Allehanda av den 3.7 rörande fallet, " i och för beskickningens dokumentation." Ingen protest synes ha avgivits .

BISSEN. 7.7.40

TORPEDERAD 80 SJÖMIL SYD CAPE CLEAR, IRLANDS SYDSPETS, PÅ ENSAM RESA FRÅN NEW FOUNDLAND TILL RIDHAM DOCK MED TRÄLAST. FLÖT HELA NATTEN PÅ LASTEN. BESÄTTNINGEN, 21 MAN: UPPTAGITS FRÅN LIVBÅTARNA AV H.M.S.BROOKE .

BISSEN 7.7.40

Rapport

Avgick St.Johns,N.F. lördag 29.6.40 destinerad till Ridham Dock,UK. 210mb\ Rumslast 464 famnar massaved. Däckslast 78 famnar massaved till 5'3" höjd föröver och 6'höjd på akterdäck. Däckslasten surrad på vanligt sätt med tvärskeppswirar , 8'från varandra, hopdragna med slipbackförsedda skruvar. Lasten tillhörde firman Bowater Ltd i London. Djupg F 17'7"- A.18'6"

Toppederad söndag 7.7.40 kl 22.20 M.E.T. c:a 80 sjömil rv S Cape Clears sydspets, Irland . Lätt bris 3, dyning,halvmulet, god sikt. 2e styrmans vakt, Utkik på bryggan. Torpedexplosionen förut om STB rev upp bordläggningen så att lasten vällde ut.Nr I winsch slets lossfrån backen och slungades akteröver till lucka 2. Förmasten på backen böjdes c:a 30° över åt STE Lucka I slogs upp och säkerligen revs en stor del av sidan i förrummet upp ty fördäcket sjönk hastigt i marvatten. Fartyget sjönk dock först 05.30 sedan däckslasten brutits loss. Skepps- och maskindagbok förlorade.

Befh rapport

Tidsbefraktat av Ministry of Shipping i London. Avgick 29.6.kl 19 från St.Johns.N.F. Största delen av de fem första dygnen rådde tjocka eller disig luft med övervägande västliga vindar. Lördag 6.7 och söndag 7.7 prejades Bissen vid tre skilda tillfällen av Brittiska krigsfartyg .Söndag f.m. siktades dessutom en flottilj med 5-6 krigsfartyg akteröver, men dess försvunno i W riktning utan att ha närmat sig Bissen. Strax före kl.22 M.E siktades ett krigsfartyg av jagartyp i sydlig riktning styrande rätt mot Bissen.C:a kl.22.20 hade jagaren närmat sig till 1 a 1½ distansminut ungefär tvärs ut om STB från Bissen då en kraftig explosion inträffade förut om STB varvid fördäcksflotten kastades i sjön,mast nr 1 å backen böjdes c:a 30 grader över åt STB, delar av däckslasten jämte rök och vatten vräkt upp på midskeppsdäcket och delvis även på båtdäcket och fartyget sjönk ganska hastigt med förskeppet tills huvuddäcket kom ungefär i vattenytan. I detta läge, med någon slagsida STB blev sedan fartyget liggande så länge det kunde iakttagas innan mörkret föll på. De utsvängda livbåtarna sjösattes och alle man lämnade fartyget i dem. Det visade sig något senare att 2e styrman var kvar ombord.Som maskinen ej blivit stoppad, gick fartyget med full,om än något reducerad fart.Rodret hade kommit i läge åt STB varför det övergivna fartyget beskrev en cirkel åt denna sida. Härigenom blev det möjligt att genskjuta fartyget och efter flera försök lyckades STB båt under befh ledning borda och medtaga 2e styrman. Efter omkring en timmes tid upptogs besättningen av jagaren H.M.S Brooke.Ingen av besättningen hac skadats frånsett lättmatros Ritzén som fått en obetydlig stöt över ena öga då kojerna i hans hytt föllo ner. Ingen hade dock räddat mer än kläderna på kroppen. De lättast klädda fick ta på sig de kläder som fanns i livbåtarna. Endast Ritzén hade tagit på sig den Mörnerska livräddningsdräkten

BISSEN 7.7.40

av vilka det fanns 22 st ombord. Av skeppspappren hade befh lyckats få med sig endast besättningens motböcker samt redovisningen till rederiet och tidsbefraktarna för juni månad . Så fort jag kommit ombord på Brooke kallades jag upp på bryggan till jagarens oefh. Bissen fortsatte då fortfarande sin cirkelgång och då jag upplyste att vår destination var Falmouth, dit det skulle vara c:a 275 sjömil,och blev tillfrågad vad jag ansåg om möjligheterna att ta sig dit för egen maskin,svarade jag att jag ansåg detta omöjligt. Under försöken att bärga 2e styrman hade jag iakttagit att fartyget antagligen fått mycket svåra skador i förskeppet. Stora mängder av lasten vällde ut från det skadade stället under vattnet, nr I winsch hade slitits l[illegible]s och hamnat på däckslasten över lucka nr 2 .Nr I lastlucka var uppslagen och dess presenningar hade delvis hamnat ovanpå däckslasten.Med hänsyn till att 2ans flotte, som stått på däckslasten över lucka 2, slungats ö[illegible]rbord, var sannolikt även lucka 2 uppslagen. STB ankare hängde långt ut utanför klyset ,varför skadorna även härframme måste varit betydande. Propellern hade genom den ändrade styrlastigheten kommit nära nog till hälften över vattnet.Under sådana omständigheter ville jag inte ta på mitt samvete att försöka föra besättningen ombord igen för att försöka fullfölja resan, och var det min mening att de skulle vägra att återvända till fartyget. Om någon bärgning överhuvud var möjlig måste den ske med bogserhjälp. Som det under tiden blivit fullständigt mörkt beslöts att invänta dager för att då se vad som kunde göras. Enligt uppgift från Brookes befh sjönk Bissen kl 05.30 måndag 8.7. Enligt min uppfattning blev förrummet mycket snabbt vattenfyllt så långt lasten det tillät. Allteftersom lasten arbetade sig loss o[illegible] flöt ut genom det skadade stället intog vattnet lastens plats och flytförmågan minskades tills fartyget slutligen sjönk. -Bissen hade svenska flaggan hissad akterut vid tillfället och nationalitetsfärgerna målade på bogar och låringar jämte "Bissen" och "Sverige" i mycket kraftiga bokstäver samt svenska flaggan målad mellan orden midskepps. El.ljuset var tänt, men icke förskärmat och lanternorna ej tända. - Tisdag 9.7 kl 18 landsattes besättningen i Plymouth och omhändertogs av svenska konsulatet på platsen.Vid avskedet från befh på Brooke överlämnade jag som gåva till honom den enda av de Mörnerska livräddningsdräkterna som medförts från Bissen.

Sjöförklaring & sjöförhör 15.7.40 på generalkonsulatet,London

Sakkunniga,Befh å i London liggande ms Falsterbo,Sigfrid Christensson, och. sjökapten Ragnar Snöbohm, London.

Vicekonsul Kjell A.Axelsson.

Befh : på frågor sagt att Bissen seglat ensam. Han hade hos Naval Control i St Johns anhållit att få komma med i en konvoj,varvid man satt upp som villkor att fartyget i normalt väder skulle kunna hålla minst 9 knop.

BISSEN 7.7.40

Detta ansåg sig befh inte kunna garantera,huvudsakligast av den anledning en att eldarna var opålitliga och flera gånger under Bissens senaste res nedlagt arbetet både i hamn och till sjöss. Under normala förhållanden skulle det inte ha mött några hinder att komma upp i 9 knop ,särskilt som bunkerkvaliteten på fartygets sista resa var mycket god. Då explosionen inträffade stod befh utanför dörren till sin hytt på undre bryggan STB. Det var ännu ljust, hade just börjat skymma.Såg hur vattenmassor och en del av däckslasten kastades upp i luften. Före explosionen hade fartyget inte avvikit från sin normalkurs och ingen ubåt siktats. Routeinstruktionerna lämnats av Naval Control i St.Johns.Först skulle kursen sättas från en punkt utanför St.Johns och följa storcirkeln.Därefter skulle vi uppsöka en position N.50 25′- W.15 0′och därifrån gå till N.50 10′- W 9 0 Mot denna sist nämnda punkt styrde vi då vi torpederades. Den förstnämnda positionen hade vi passerat ungefär 6 mil nordligare än som angivits. - Nationalitetsmärkena var nymålade och nytvättade då vi avgick från St. Johns.Orden "Bissen" och "Sverige" var målade i vitt med c:a 2 meter höga bokstäver i kraftiga typer (C:a 30 cm)och svenska flaggan var hissad akter ut då explosionen inträffade. Inga telegram avsändes eller mottogs under resan. Första dagen efter avgången från St.Johns hade jag per trådlös telefon sökt komma i förbindelse med en Jugoslavisk ångare, med vars befh jag tidigare kommit överens att de båda fartygen skulle följas åt på resan över Atlanten,men jag kunde inte erhålla förbindelse med fartyget i fråga. De två dygnen innan olyckan hade besättningen varit fröbjuden att använda sina radiomottagare. -Bissen hade 2 livbåtar, en för- och en akter flotte på däckslasten, 22 Mörnerdräkter samt livbälten i enlighet med lagens föreskrifter. Sista livbåtsövningen i St.Johns 28.6 - Jag såg ej när Bissen sjönk. Jagaren Brookes befh meddelade mig detta. Jagarbefh sagt att det fanns många ubåtar i dessa farvatten och att engelska krigsfartyg dagarna före Bissenssänkning sänkt flera stycken såväl tyska som italienska ubåtar. - Utkiken stått på bryggan eftersom det varit så gott som omöjligt att gå på däckslasten.

2e Styrman: Haft vakt från kl.20.Stod på bryggan och betraktade jagaren som hastigt närmade sig då explosionen inträffade. Kastat sig in i karthytten för att undgå regnet av pappersved som föll över bryggan. Sett vakthavande maskinisten och donkeyman komma upp ur maskin några sekunder senare, och ropat till dem att stoppa maskin och öppna ventilerna vilken order inte åtlytts eller eventuellt inte uppfattats. Skyndat till STB båt men innan han hunnit i densamma hade den lagt ut från fartyget och 2e styrman måste stanna ombord c:a en kvart innan han räddades av befh båt. Utan tvivel en torped.

BISSEN 7.7.40

Matros Berg: Rorstörn från kl 21. Omkring 45 minuter innan explosionen sett en engelsk jagare som styrt mot Bissen på zigzagkurs. Den var på helt kort avstånd då expl. inträffade. Propsdäckslasten slungats högt upp i luften. Fått STB slagsida. Lämnat i STB båt. Vid expl. var 2e styrman och han själv på övre bryggan,medan utkiken Åkerblad strax innan expl blivit skickad ner till undre bryggan för att hjälpa till att iordningställa signalflaggorna. Trdeje man på vakten befunnit sig på poopen. Själv ej sett någon ubåt, mina eller annat misstänkt.

Matros Åkerblad: Stått utkik på övre bryggan från kl21. Bafann sig i trappan på väg ner till undre bryggan då expl. kom. Kraftig stört mot fartygets botten, en del av däckslasten kastats högt upp i luften. Lämnat i STB livbåt. Settden annalkande jagaren redan en stund innan han kom upp på utkik.

Chief Saltin: Vakthavande i maskin från kl 20 plus donkeyman och eldare Ståhl. Saltin kommit upp på däck från maskin strax innan explosionen inträffat. Synnerligen kraftig stöt.Omedelbart återvänt till maskinrummet men hunnen till andra gretingen hade han märkt att förskeppet hastigt sjönk varför han åter begivit sig upp på däck utan att stoppa maskinen som han först haft för avsikt att göra. Någon anordning att från däck stänga av ångan fanns inte. Inte fått någon order från bryggan efter explosionen. På väg ner i maskin hade han mött eldare Ståhl som var på väg upp men hade inte sett till donkeymannen.

Donkeyman Axell: Vakt i maskin från kl.20. Höllpå att tappa upp olja på akterkant av maskinrummet då expl. inträffade. Kastats omkull av den våldsamma stöten.Omedelbart begivit sig upp på däck och till STB båt somhan medföljt.Ej hört någon order från bryggan efter explosionen om att stänga av för ångan. Eldare Ståhl före honom klättrat uppför lejdarna i maskinrummet. Vakthavande maskinist varit borta från maskinrummet sedan kl 21. (Chiefen på fråga vitsordat riktigheten av påaståendet ifråga.)

(Avskrift av protokollet inkom till KK först 12.12.40 trots att följebrevet från Londonkonsulatet är daterat 31.8.40. Tydligen avsänts först efter anmodan från KK den 8.11.40. Se nästa sida)

(BISSENS BEFH 28 YU SAKKUNNIG VID OA BRODINS SJÖFÖRKLARING I LONDON.)

Telegram London till UD 8.7.40

" 220 steamer Bissen reported torpedoed stop all crew safe but not yet landed = Sw.Consulate General "

BISSEN 7.7.40

Telegram London till KK,sjöfartsbyrån, 8.2.41

(Via Göteborg Radio) "Your letters sixth and eight november re ss O.A.Brodin Bissen stop copies forwarded minutes maritime inquiries forwarded our letters 204 205 and 163/1940 stop confirm whether now received = Sw.Consulate general

Svar från Tradeboard,Stockholm8.2.41

" Swedonique, London your letters 163 and 204 and 205 /1940 received 6 Tardeboard."

Sjöförklaring i Stockholm återkallad

I brev, Norrköping 31.8.40 återkallade Bissens befh sin anmälan om sjöförklaring vid Stockholms rådhusrätt 2.9.40, vid vilen förrättning ärendet återkallades.

KK memorial 31.12 40

..av allt att döma torpederat av okänd u-vattensbåt
ex officio Bo Bergström

SKN EIII 179 Effekter

London 15.7.40 skrev befh, chiefen, Ie styrman, 2e maskinisten, 2e styrman stuert och matros Åkerlund sina listor. Befh tagit upp 2 inramade tavlor 45:- och sextant 250:- . Åkerlund tagit upp en världsatlas och studieböcker för 38:-, kocken en kokbok för 8:- och 35:- i div. mynt
Ie styrman ett Omega silverur 60:- Inga andra specifikationer finns.
Den 31.8.40 skrev Åkerlund från Skönsmom till SKN att han förlorat en reseradio 325:- vid Bissens torpedering, men SKN svarade 2.9 att de icke kunde ersätta denna.

KK vol 21 Crew List (Förnamn & adresser UD R-469)

Befh Ernst Svensson, Rådmansgatan 16,Norrköping,30.6.89 (1.1.40)
Ie styrman Carl Henry Larsson, Döbelnsgatan 3c, Malmö,-
2e styrman Hendrik Wichmann,Leegi 29, Nömme,Estland,12.3.93 (2.1.40)
Estniskt sjökaptensbrev 1924
Chief Johan Arthur Saltin,Ådalsvägen 36, Härmösand, f -99 (11.3.40)
2e maskinist Sten Severin Vogel,Södermannagatan 66,Sthlm, -
Stuert Karl Martin Svensson, Sömmakaregatan 2,Hälsingborg -
Kock Kurt Emil Fabian Nilsson, Stora Kvarngatan 21,Malmö -
Mässuppassare G.I.Hermansson
Matros Petter Arthur Berg,Krukmakaregatan 5,Gtbg, f- 84 (2.3.40)
Matros Edvin Åkerblad, Rikoldi,Estland, f -14 (27.12.39)
Matros W.Jung
Matros Gustaf Adolf Åkerlund, box 101, Skönsmon, -
Lättmatros Johan Anton Ritzén ,Sivsjö, Sundsvall -

Vänd

BISSEN 7.7.40

Crew list forts

Jungman Holger Gerhard Sigfrid Larsson, Svangatan 7,Göteborg -
Lättmatros R.A.Lövik (Norrman)
Donkeyman Erik Wilhelm Axell, Värmdö, f -99 (8.5.40)
Eldare Karl Oscar Ragnar Ståhl, Murar Johanssons Gränd 3, Norrköping -
Eldare Erik Ragnar Gottfrid Karlsson, Skedala gård, Snöstorp -
Eldare R.Johannesen (Norrman/
Lämpare Olof Bengtsson, Oviken -
Maskinelev Arne Wilhelm Gröning, Storgatan 13, Uddevalla -

UDHP80c 3509 Krigskaskoassurerad för 800.000:-

SKN EIII 179 26.8.41 fick rederiet av SKN ut innehållna 200.000:-

---

UD R-469 14 man från Bissen hem 25.8.40 via Petsamo

14 man från Bissen kom 22.8.40 kl 15 till Petsamo från Lerwick,Shetland ombord på Sv.Lloyds ss Göteborg som fraktat 123 sjömän i lastrummen, därav 61 krigsförlista. Sex bussar avgick kl 13 23.8 från Petsamo till Rovaniemi och därifrån fortsatte kontingenten med ett extratåg via Haparnda/Boden till Stockholm med ankomst till centralen kl 14.45 den 25.8.. Från Bissen kom befh Ernst Svensson, Ie styrman Larsson, Chiefen Saltin, 2e maskinist Vogel, Stuert Svensson, kocken Nilsson, matros Peter Berg, matros Åkerlund, låttmatros Ritzér jungman Holger Larsson, eldare Ståhl, Eldare Erik Karlsson,lämpare Bengtsson och maskinelev Gröning. Maskinist Vogel berättade för en tidning att Bissen torpederats utan varning söndag em 7.7. och att besättningen fått tillbringa ett par dagar på en Engelsk jagare innan de landsattes i Plymouth.-Matros Åkerlind omtalat att Bissen "i pingstas" låg i Antwerpendå tyskarna kom. "Vi fick order att avgå eftersom det var risk för att hamnen skulle bombas. På en grässluttning några hundra meter från fartyget fick vi kasta oss ner när de tyska planen kom. Det visslade i luften och bomber exploderade alldeles intill oss. Nästa dag kom vi iväg. Den 7.7. var Bissen på resa med propslast från Newfoundland till Europa. Kl var 10 och jag hade frivakt. Vi hade just hörtbde svenska nyheterna på radion och gått upp på akterdäck då vi såg en engelsk jagare. Samtidigt kom en torped emot oss och exploderade i stäven. Bissen flöt på lasten och vi kom i båtarna alla 21. I en timmes tid kretsade jagaren runt Bissen och sökte efter ubåten. Sedan blev vi upptagna. Vi var inte de enda gästerna ombord. 15 man från en torpederad Estnisk ångare fanns ocks på jagaren. Två dygn var vi på jagaren och under den tiden såg vi fyra tomma drivande flottar och livbåtar från okända fartyg. Så kom vi till Engelsk hamn och fick ligga i London en månad innan hemresan med ss Göteborg blev av. " (Se Göteborg 26.2.41)

BISSEN 7.7.40

Till föregående berättelse kan tilläggas att Antwerpens omgivningar blev bombade den 10.5.40, bl.a. flygfältet i Beurne, men staden besköts och bombades inte vid något tillfälle och sedan tyskarna ryckt in i staden den 18.5 rådde lugn, ävenom post ochtelegraf ännu 25.5 var ur funktion. Det sänkta estniska fartyget var ss Wapper på 4543 brton på resa Cardiff-Buenos Aires med kollast som den 6.7 torpederats på N.49.30'-W 9.15'. Av 31 ombv räddades alla utom en. -

Bissen sänkt av U-99, Kretschmer

Bissen torpederades kl 23.12 tysk tid 7.7. av U-99. Otto Kretschmer, på N.50 06'- W. 10 23'. Enligt Admiralty Underwater Handbook (1971) ligger Bissens vrak på exakt denna position, N.50 06'00 - W.19 23'00. - U-99 sänkte den 18.10.40 svenska ss Gunborg och 17.3.41 ssKorshamn (Se denna) Efter att ha sänkt Korshamn i konvoj HX 112 mötte ubåten själv sitt öde, sänkt med sjunkbomber av H.M.S Walker och Vanoc, men Kretschmer och alla ombord utom 3 togs upp av jagarna. Smma jagare sänkte 17.3.41 även U-100.

Terence Robertsson:"The Golden Horeshoe" (London 1955) skildrar U-99s isats mot Bissen som följer: "The following afternoon another lone ship appeared in sight, obviously relaying om it's speed to keep out of danger It was a perfect target and would pass him (Kretschmer) at not more than 500 yards. Creeping along at periscope depth, U-99 was as steady as a suspended carcass. Krteschmer suffered a moment of panic. The silhouette looked like a steamer of the Astronomer class, a class of ship U-boot captains had been warned were being used by the British as Q-ships (i.e. heavily armed traps to attack U-boots). He decided to fire 2 torpedoes , one in the wake of the other, to pierce her armour. As the range closed, he rapidly altered his plan and prepared to fir one torpedo only. It hit amidships,and immediately Kassel was listening to the stricken ships SOS. She gave her name as Bissen, and later Kretschmer identified her as a 1514-ton Swedish ship. He had just time to watch her sink in the lonely sea when Kassel reported he could hear propellers approaching in the hydr phones. Kretschmer stayed at the periscope depth and moved slowly away from the area." Vid midnatt i ytläge fick Kretscmer syn på en västgående konvoj och lyckades på morgonen 8.7 sänka Engelska ss Humber Arms på 5758 brton på N 50 36'- W 09 24', men anfölls själv med sjunkbomber kl08.10. I 14 timmar framåt kunde ubåtsbesättningen inräkna 127 sjunkbombsexplosio er medan U-99 med kägsta fart höll sig på 350'djup. Besättningen måste bära syrgasmasker och risk fanns att batterierna skulle ta slut men de räckte till dess U-99 kl03.30 den 9.7 åter vågade sig upp i ytläge i skydd av nattmörkret. Ett dygn senare sänkte U-99 finska ss Petsamo på 4596 brton på N. 51 08'- W 09 22'. Träffade vid förmsten av en torped flöt Petsamo i 25 minuter och besättningen kunde lämna i livbåtarna.

BISSEN 7.7.40

(De i Robertsons bok omnämnda fartygen beskrivs i Lloyds War Losses som ss Huber Arm, 5758 brton, på resa Corner Brook-River Mersey med last av 5540 ton papper, 1000 ton stål,450 ton massa och 300 ton trävirke. Alla 43 ombv kom undan i båtarna. - SS Petsamo på 4596 brton var på resa Rosario till Cork,Irland med 7300 ton majs. Här dog 4 av besättningen. - Kretschmers U-99 var sedan 5.7.40 en av de framgångsrikaste av de tyska ubåtarna, en karriär som bröts den 17.3.41 då U-99 tvingades upp till ytan. svårt läck efter sjunkbombsanfall och tog 3 man av besättningen med sig då den sjönk. De övriga blev krigsfångar.

Kurowski:"Krieg unter Wasser" (Düsseldorf 1979):

" Am 17.6.40 lief U-99,Otto Kretscmer, von Kiel zur ersten Feindfahrt aus. Am 5.7 sichtete das Boot am nachmittag einen auf ostkurs laufenden einzelfahrer. Im unterwasserangriff wurde ein torpedo geschossen. Der Dampfer Magog brach nach einer explosion auseinander. Der Schwedische frachter Bissen folgte am am späten Abend des 7.7 und am 8.7 war es die Humber Arm die den weg in die tiefe antrat. Geleitzerstörer griffen U-99 mit Wasserbomben an. Einige der Wabos detonierten dicht beim Boot. Sechs Stunden daurte der Wabo-angriff.Dann war stille. Aber nach 40 minuten waren die Zerstörer wieder über dem Boot. Die nächste serie Wabos detonierten nahebei und drückte das Boot um 50 grad herum. Weitere 6 stunden dauerte dieses infernalische hämmern der detonationen. U-99 war inzwischen in 210 meter tiefe gesunken. Die sicherheitsgrenze lag bei 165 meter. Nicht weniger als 127 Wasserbomben wurden geworfen. 14 studden dauerte der angriff. Um 03.30 Uhr liess Kretscmer auftauchen, " - Den 18.7 sänkte Kretschmer med sina sista 2 torpeder ss Woodbury den 17.7 (4434 brton på resa Uriburu-Manchester med last av 3000 ton köttkonserver, 2500 ton vete i bulk och 2500 ton styckegods . Inga förluster bland de 35 ombordvarande)Kretschmer liess Schlafdecken und Rum auf die Flösse werfen, weil er fürchtete,dass die Schiffbrüchigen zugrunde gehen würden." U-99 återgick sedan till Lorient. (Den ovan nämnda ss Magog 5.7 var på resa Halifax-Preston med trälast då Kretschmer torpederade henne 58 miles WSW Fastnet. Magog flöt på lasten till den 8.7 då hon sjönk på N.50 32'-W 11 20'. Manskapet klarade sig.) - Enligt overifierade uppgifter i pressen sänktes Bissens vrak med artillerield av jagaren Brooke på morgonen den 9.7

Hemresan med SS Göteborg

Det var på e.m. den 24.8.40 som tåget med de 123 sjömännen från Petsamo kom till Stockholms central. Bissens befh hade varit ledare för gruppen. Förutom Bissens 14 man var det folk från Sigyn,Atos, O.A.Brodin och Tilia Gorthon plus en del "strögubbar." Det hade varit fruktansvärt trångt ombord i ss Göteborg från Lerwick till Petsamo.Normalt plats ombord för 20 mans besättning.

BISSEN 7.7.40

HISTORIK

Lastångare på 1515 brton byggd 1920 vid Fredrikstads Mek. Verksted i Fredrikstad, Norge av stål. (Ex Kongsgaard, Isa, Odnes) L.73,8 B. 11,9 Tillhörig skeppsredare Anders Smith i Stockholm som i aug .1936 inköpt ss Konggaard från Brödrene Olsens rederi i Stavanger .Three-islandtyp med hinderfria däc,4 luckor och 4 bommar. De 4 masterna placerade på back och poop samt på för-respektive akterkant av midskeppsöverbyggnaden. 2400 ton dw, 790 ihkr. -Byggd som Odnes för ett norskt rederi inköptes fartyget till Sverige i maj 1922 av Trelleborgs Nya Ångf.AB i Trelleborg och fick namnet Isa. Insattes i augusti 1922 i fri fraktfart. Såldes våren 1935 till Stavanger men gick bara ett år seom Kongsgaard,sedan blev hon Bissen av Stockholm, uppkallad efter de två fyrarna på Kosterfjorden. Vid klassning 1934 modifierades Isas maskin vilket minskade kolåtgången med 2 ton per dygn. Som Isa gick hon 1932-35 mellan svenska hamnar och Casablanca/Las Palmas. Last till Kanarieöarna var trävaror, träull, virke för tomatlådor etc varfeter hon gick i barlast till Casablanca och tog jordnötter hem. På nordgående med trälast hade Bissen den 14.11.39 en lättare grundstötning utanför Landskrona med läckage i förpik och tank I. - Den 25.1.40 befann hon sig i en konvoj utanför Longstone fyr i vilken norska ss Gudveig och lettiska ss Everene torpederade.På Gudveig omkom 10 man, bland dem eldaren Albin Linder,Göteborg,som var konsulatspassagerare. 8 Man räddades av ss Vim av Bergen och lettiska ss Dole. Gudveig var på resa Tyne-Bergen med kollast,Everene på resa Blyth-Liepaja i barlast. Bara en man av 32 dödades. -I april 40 hamnade Bissen utanför spärren och blev tidsbefraktad genom Ministry of Shipping i Londo

VALPARAISO 8.7.40

SKADAT AV SJUNKBOMBSEXPLOSIONER UNDER UBÅTSATTACK MOT KONVOJ HX 53.

Journalutdrag

Tis 25.6.40 kl 12 avgått från Halifax ,N S destinerad till Glasgow Last av 6003 ton styckegods.Djupg F 23'9'' - A 24'11'' Anslutit till konvoj och intagit plats som nr 4 i kolonn nr 1.

Söndag 7.7 kl 20 varierande kurser i zigzag, huvudkurs 68°,vind N3,skyig luft - Kl 21.15 förmärktes ett dovt ljud från fartygsbotten.Troligen törnat på något undervattenshinder.Inget läckage vid rundpejling.

Mån 8.7 kl 06.55 varierande kurser i zigzag, huvudkurs 98°,Vind NW 1, skyig luft . Kl 06.55 syntes en av de eskorterande jagarna i konvojens tä styra ner mellan första och andra kolonnerna mot Valparaisos STB-sida, Då jagaren kommit tvärs låg konvojen under zigzag-gir samtidigt som fartyg nr 2 i andra kolonnen blev torpederat.Omedelbart efter torpederingen beordrades av the commodore vessel 40° STB nödgir samt högsta möjliga fart . Emellertid hade jagaren vänt sedan den passerat och styrde åter up mot Valparaisos STB-sida varför STB-giren ej kunde utföras.Från jagaren ropades i megafon vilket uppfattades som orderom BB-gir. På ett avstånd från Valparaiso av c:a 50 meter släppte jagaren i snabb följd efter varandra 3 sjunkbomber vilka vid explosionerna förorsakade mycket våldsamma skakningar i Valparaisos skrov.Särskilt i maskinrummet voro dessa så kännbara att alla durkplåtar kastades ur sina lägen och alla lampor slocknade.På grund av ovissheten om explosionernas art stoppades båda huvudmotorerna och alle man beordrades till livbåtarna.Då orsaken till ex-losionerna klarlagts och fartyget ej syntes vara skadat, fortsattes resan med forcerad fart och återanslutning. - Kl 08 varierande kurser i zigzag , huvudkurs 93° Vind NW 2, skyig luft.

Ons 10.7 kl 16.35 anlänt till Glasgow och förtöjt i Middle Basin, Princess Dock, Pier D. Vid lågvatten kl 22 stod fartyget på grund och fick 20° BB slagsida. Utlossat på övertid 52 ton styckegods.

Tors 11.7 Kl 08 läns vid rundpejling Lossat med 5 gäng fram till kl 22. Utlossat c:a 780 ton styckegods. Vid inträffat lågvatten kl 10.30 och kl 23 stod fartyget på grund och fick 20° BB slagsida .

Fre 12.7 Kl 08 läns vid rundpejling.Lossat till kl 22 med 5 gäng och utlossat ca 780 ton styckegods .Vid lågvatten kl 11 fm fick fartyget 15 BB slagsida . Kl 17 förhalat tvärs över Middle Basin till Pier C och förtöj kl 17.45.

Ons 17.7 Kl 14.30 all last till Glasgow utlossad,inalles 6003 ton styckegods 'Fortsatt lastning av styckegods.

Fre 19.7 Kl 13 all last från Glasgow, 1083 ton, intagen. Kl 14.30 avgått från Glasgow.Djupg F 8'06'' - A 18'05'' Vid rundpejling befanns vatten

VALPARAISO 8.7.40

stå i BB nr 2 rännstenar till 3′höjd. Länsning igångsattes och vatten-mängden kunde hållas till en höjd ej överstigande 1′. Troligen en läcka i nr 2 eller 3 bottentankar vilket ej kan konstateras på grund av last i rummet.

Tors 2.8 Anlänt till Montreal kl 04.35 och förtöjt vid Alexandra Pier, Shed No 6. Djupg F 7′6″ - A 16′5″

Lör 3.8 Kl 16.30 assisterad av 2 bogserbåtar avgått från hamnen och ankrat på floden utanför Canadian Vickers varv i väntan på indockning. Stark ström utsatt såväl ankarspel som kättingar för mycket stor påfrestning.

Sön 4.8 Provtryckt nr 2 och 3 bottentankar.

Mån 5.8 09.45 indockat i Canadian Vickers Floating Dock No 1. Dockan läns kl 11.30 och besiktning verkställts av bottnen i närvaro av Cunard -White Star Line′s superintendent, captain EJ Rodgers, Lloyds inspektör mr G Allen, ingeniör W Wardle från Vickers jämte fartygets befäl. Följande skador upptäckts:

Ett större antal läckande nagel i förpiktanken och i botten till BB tank nr 2. Dessutom ett mindre antal läckande nagel å skilda delar av fartygets botten. STB slingerköl midskepps svagt krökt. Ett blad å STB propeller avslaget 20″ från spetsen och skyddsplåtarna till Cederwallsboxen å BB propeller lösa. Slagen ovan slingerkölarna å båda sidor strakt gräsbevuxna men bottnen i övrigt god.

Montreal 6.8.40

B Herrström E Johnsson Oscar Asplund.
1e styrman 2e styrman Befh.

Haveriet enligt brev från rederiet 26.3.41 till SKN i sin helhet reglerats av civilassuradörerna varför rederiet avskrivit detta krigshaveri (Kaskoassuradör: AB Sjötransportkompaniet).
SKN 27.3.41 i brev till Rederiet bekräftat att SKN avskrivit haveriet.

Egna noteringar

Det topederade fartyget 8 7 var "Humber Arm"

Det fartyg som gick som nr 2 i kolonn nr 2 i HX 53 och som torpederades kl 07.53 CET den 8.7 40, omedelbart innan jagaren fällde de 3 sjunkbomberna, var ss Humber Arm på 5758 brton byggt 1925 i NewCastle och hemmahörande i St Johns, på resa Corner Brook-River Mersey med last av 5450 ton tidningspapper, 450 ton massa, 1000 ton stål och 300 ton virke. De 44 ombv räddade sig i båtarna. Torpederingen ägde rum på lat N.50°40′ Long W 9°10′ och ubåten var U-99, Kretschmer.

Valparaiso borta med man och allt

Valparaiso försvann med hela sin besättning 29.12.40 som struggler t HX 97.
(Se 29.12.40)

CASTOR 8.7.40

SOM BUNKERFARTYG FÖR DE 3 ITALIENJAGARNA TROTS LEJD BOMBAT AV TYSKT PLAN

Rapport

Avgick Aruba,Västindien 30.3.40 via Ponta Delgada, Lissabon, Vigo, Casablanca, Färöarna för order till Göteborg.Last av 12562 ton gas- & dieselolja .Djupg F 26′11″ - A 29′07″. 37 ombv.
Utsatt för flygattack mån 8.7.40 kl 0620 - Anlänt Göteborg 10.7.19.55.

Redogörelse

Avgått 30.3.40 från Aruba med destination Göteborg.

7.4 ca kl.20 vädret blivit hårt.

8.4 kl 05.45 hård slingring, mycken överspolning, mulen luft, regnbyar hög WNW sjö. En brottsjö vattenfyllt BB förliga livbåt vars båda däverta krökts .Kl 07.20 svängt in denna båt. Vädret lugnare samma dag.

10.4 På grund av tyska anfallet på Norge och Danmark telegrafiskt beordrat att gå till Azorerna.Resan dit tar 4 dygn.

15.4 kl 08 ankrat utanför Ponta Delgada, BB + 125 famnar. Sammadag förmärkts olja på vattnet kring fartyget.Befh vid besiktning funnit läckage i tank 5 STB och tank 7 BB.

17.5 Efter attha legat utanför Ponta Delgada sedan den 15.4 ,ochutsatts för hårt väder med pålandsvind ,avgått mot Lissabon för vidare order. Vackert väder under resan.

21.5 Anlänt till Lissabon

25.5 Enligt telegram från rederiet har fartyget övertagits av Svenska Staten.Samma dag, på order av Chefen för Svenska jagareskadern, på resa till Sverige med fri lejd av de krigförande, avgått till Vigo.

27.5 Anlänt till Vigo där en del av lasten lossats till svenska eskortfartyget Patricia Fortfarande oljeläckage kring fartyget.

29.5 Avgått mot Queenstown, Eire.

30.5 Uppbringats av ett Franskt örlogsfartyg och beordrats till Casablanca

2.6 Anlänt till Casablanca.

8.6 Castor frigivits och avgått från Casablanca mot Färöarna för anslutning till jagareskorten.

20.6 Anlänt till Thorshavn på Färöarna.

21.6 Kl 13.43 avgått mot Göteborg i sällskap med Patricia men kl 22.50 beordrats tillbaka till Thorshavn.

5.7 Legat i Thorshavn till kl 11.55 idag då Castor avgått för att på angiven plats ansluta sig till jagareskorten. Kl 19.30 anslutit till denna eskort enligt order och fortsatt mot Göteborg i jagareskorten.

Mån 8.7 kl 06.20 kom ett flygplan från ONO-lig riktning och fällde 4 bombe som exploderade ca 50 meter från Castors STB-sida varvid häftiga skakni

CASTOR 8-7.40

skakningar uppstod i fartyget varför detsamma möjligen sprungit läck. planets nationalitet kunde ej fastställas. Position N 58 02' - 0 3 42'. Befh vaknat av explosionerna i sin hytt och rusat ut. Endast hört en explosion men enligt ögonvittnen hade 4 bomber fällts och krevarat nästan samtidigt. Befh inte sett planet. Enligt andras uppgifter anföll planet på mellan 450 och 1000 meters höjd. Befh omedelbart slagit stopp i maskin och Castor legat stilla några minuter. Inga ovanbordsskador iakttagits. Resan fortsatts direkt till Göteborg.

Ons 10.7 kl 17.56 lots vid Vinga Kl 19.55 anlänt till Oljenäset i Göteborg. Vädret varit vackerthela tiden. Väl vid kaj kl 20.15. Under lossningen förmärktes att mer olja än tidigare. läcker ut runt fartyget men läckorna inte kunna lokaliseras. Efter lossningen beordrats till Kockums i Malmö fördockning och reparation.

Kompletterande journalutdrag

Fre 5.7 på morgonen erhållit order från ss Patricia att avgå och sammanträffa med jagarna coh Patricia kl 20 på N 62 00' - W 5 00'. Lättat ankar 11.55 och avgått från Kungshamn på Färöarna. Kl 19.30 stoppat, mött jagarna och Patricia. Romulus satt över en signalmatros. 19.42 fortsatt med full fart.

Mån 8.7 Efter flyganfallet 06.20 fortsatt resan. Kl 10.10 passerat en hornmina vilken sänktes av jagaren Puke. Kl 11.50 passerat en hornmina vilken sänktes av jagaren Remus. Vädret klart.

(I maskindagboken inga noteringar om bombanfallet)

77777777777777777

Sjöförklaring i Malmö 26.7.40 kl 14

Sakkunniga f d hamnkaptenen John Johansson & Hamnkapten G Winberg.
Varken rederi eller assurans lät sig avhöra.
Kungl Maj:t och Kronan representerats av mariningeniör O Jansson.

Befh Julin: Avgått från Göteborg 2.3.40 destinerad till Aruba och anlänt dit den 19.3. Lasten minskat med 33 ton genom oljeläckaget från STB tank 5 och BB tank 7 på resan Aruba-Göteborg

1e styrman Jeppson: Efter ankomsten till Ponta Delgada 15.4 märkt att olja läckt ut under vattenytan från fartyget, mest vid nämnda 2 tankar. Läckorna troligen uppstått i hårt väder 8.4. - Ie styrman haft vakten på bryggan den 8.7. Två jagare gått för om Castor och akteröver följde Patricia och 2 jagare. Närmaste jagaren befann sig ca 600 meter föröver. Vädret var klart. Planet kommit från BB-sidan, närmat sig, därefter hade motorbullret tystnat några sekunder, därefter blev planet ~~synligt~~ plötsligt synligt och 4 bomber sågs falla vilka exploderade i tät följd efter varandra högst 50 meter från STB-sidan. Explosionerna känts som hårda slag i skrovet och mycket hårda skakningar. Inte kunnat se planets

CASTOR 8.7.40

nationalitet smärken - Besiktningsmännen i Malmö yttrat att läckorna voro obetydliga. Enligt avlastarens och lastemottagarens beräkning försvann 99 ton olja under resan.

Chiefen Forsman: Var i sin hytt 8.7 kl 06.20.Detonationerna mycket kraftiga. Fartyget råkat i skakning vilken känts lika starkt som stöten vid en torpedering som Forsman förut varit med om.

Telegrafisten Larsson: 8.7 på morgonen vaknat i sin hytt av någon anlednin och stigit upp.Just som han öppnat dörren till hytten, belägen å kommanc bryggan, såg han en krevad i vattnet c:a 50 meter om STB.Fartyget skakat på ett xxxx annat sätt än vad som vore vanligt vid gång i hög sjö. Hurivida han väckts av en tidigare krevad eller av motorbuller kunde han ej säga.

Lättmatros Nils Andersson: 8.7.på väg att avlösa vakten på bryggan då han hört motorbuller från ett plan.Inte kunnat se planet som xxxx kommit mitti solstrimman.Stått på bryggans STB-sida och strax därpå sett en hög vattenpelare stiga upp om STB på något avstånd.Ögonblicket därpå hade fartyget skakat så häftigt att det känts oroligt.

KK memorial 12.8.40

Läckaget kan ha sin grund i dethårda vädret den 8 april varefter läckorn förvärrats av skakningarna vid bombfällningen den 8.7.

Ex officio Bo Bergström

Crew list

Befh David Harald Julin, Strandbaden, 13.8.96 i Viken (8 år ombord)
1e styrman Karl Jeppson, 20.9.96 Brantevik (13 3.39)
2e styrman Rolf Sandström, 25.2.93 Göteborg
3e styrman Nils Nilsson, 1.8.06 Ystad
Telegrafist Fritz Larsson, 14.12.00 Limhamn (Sedan 1928)
Chief Karl Forsman, 14.9.90 Umeå (6 12 37)
1e maskinist Bror Wallin, 23.4.00 Ekeby
Ass mäskinist Erik Mattson, 22.11.00 Frötuna
ass maskinist Nils Lundberg, 24.4.11 Stenbrohult
Stuert Gustaf Levin, 4.4.03 Jönköping
1e kock Erik Andreasson, 20.6.20 Västerlanda
2e kock Nils lundin, 21.2.19 Falun
Mässuppassare xxxxxxxxxxxxx Kurt Dahlberg, 24.3.24 Sthlm
Timmerman Johan Karlsson, 19.10.01 Torp
Båtsman Johan Persson, 6.11.00 Nöbbelöv
Matros Karl Wester, 15.11.98 Söderby
Matros Karl Hansson, 13.5.10 Trelleborg

Forts

CASTOR 8.7.40

Crew List Forts

Matros Helge Johnsson, 19.9.16 Gårdsveda
Lättmatros Jöns Bruse, 20.7.17 Raus,Gotland
Lättmatros Erik Nilsson, 21.5.12 Backaryd
Lättmatros Nils Andersson, 16.2.18 Klagstorp
Lättmatros Gustaf Johansson, 6.3.22 Morlanda
Lättmatros Stig Malm, 11.5.21 Allerum
Jungman Sven Holmlin, 4.12.16 Hedemora
Jungman Sven Wulff, 12.12.21 Köpenhamn
Jumpman Sven Karlsson, 3.3.91 Ronneby
1e motorman Nils Jogansson, 8.3.88 Åhus
1e motorman Karl Hybert, 6.1.02 Uddevalla
1e motorman Paul Björklund, 27.7.07 Riseberga
2e motorman Karl Isaksson, 23.11.13 Karlstad
2e motorman Bror Andersson, 21.3.99 Göteborg
2e motorman Johan Heijde, 21.5.14 Västra Råda
2e motorman Sven Hellman, 15.11.11 Västervik
Motorelev Lars Berggren, 8.7.08 Ytterhogdal
Motorelev Kort Olsson , 18.2.22 Malmö
Motorelev Gustaf Nilsson, 21.2.11 Halmstad

SKNEIII 184

Besiktningsrapport

Ing Sten Haeger besiktigat 20.7 vid Oljenäset och funnit bogplåtarna på båda sidor i stråk 2 och 3 under sheerstråket något intryckta och en del naglar lösa.Cementkista inlagts.

Reparation vid Kockums i Malmö

Bombskadereparationerna bestått i diktning av 3297 läckande naglar ,varav 721 i bordläggningen, övriga i tankskott, kofferdammskott oa skott samt mejsling och diktning av 323 löpmeter växlar i tank- maskin-pik och koffer-dammskott inkl. 51 löpmeter i bordläggningen.-Därutöver en skada på SB Huvudmotor vars aktre vevlager spräckts i förliga ramlagertappen.
Dessa reparationer kostat 21 520 kr.
SKN ersatt 22 9 41 kr 20897:53.

SKNEVii vol 275 SKN last inte ersatt utläckt olja under resan

---

Castor toppederad 31.3.41

Se i övrigt historik etc 31.1.41

CEYLON 9 7 40 ff

SKAKAD AV BOMBER PÅ KIELS REDD - TRÄFFAD AV FLAKSPLITTER I EMDEN

Journalutdrag

Den 10 9 40 insände Ostasiatiska Kompaniet till SKN följande journalutdrag för ss Ceylon:

Fre 5 7 40 kl 08 05 avgått från Luleå destinerad till Emden med järnmalms last

Mån 8 7 kl 14 fått minlots vid Darsserort + 19 29 passerat Fehmarn Bält fyrskepp tätt om BB Ankrat 22 30 utanför Kiel inväntande dagsljus

Tis 9 7 kl 01 Engelska bombplan fällt bomber över ankringsplatsen Två bomber exploderat i fartygets omedelbara närhet aktrut varvid vatten och splitterstänk föll över fartyget som vibrerade kraftigt Inget läckage upptäckts vid rundpejling men en ventil i navigationshytten spräckts och glaset till förliga topplanternan krossats Lättat ankar kl 05 Ankrat kl 05 30 på grund av minfaran Lätta 08 15 Ankrat 09 för inspektion Lättat 10 40 , lämnat minlotsen 11 30 och fått kanallots ombord Förtöjt i sluss 12 15 Lämnat slussen 13 25 och fortsatt genom Kielkanalen Förtöjt 21 5 vid bunkringkajen i Brunsbüttel Vid spolning av däcken under dagen förmärktes ett stort läckage på bryggor och båtdäck

Ons 10 7 Avgått från Brunsbüttel 10 30 Fått en marinofficer och 2 marinsoldater ombord kl 12 inför anslutning till konvoj

Tors 11 7 07 30 anlänt till Emden och förtöjt med båda ankarna förut samt akterförtöjningar iland i väntan på lossningsplats vid malmkajen

Fre 13 7 Bombanfall kl 23 50 - 02 40 Fartyget träffats av granatsplitter från luftvärnets spärreld och skakat starkt vid bombexplosioner i fartygets omedelbara närhet Inga ytterligare skador förmärkts

Sön 15 7 Bombanfall 00 50 - 04 20 Som ovan

Natten till den 30 7 Bombanfall 00 50 - 03 40 Nedfall av granatsplitter ombord från luftvärnet Inga ytterligare skador förmärkts vid inspektio

ss Ceylon 9 8 40

Gösta Simonsson, 2e styrman — O E Graaf, 3e styrman — B A Brandt, Befh

---

På SKN avfört 19 12 44

Inga kostnader (Se haveri 1254)

Ceylon

Se vidare : 14 4 41, 7 6 41, 19 6 42 -minsprängd ,17 1 48

Egna noteringar Första dagangreppet mot Hamburg 3 7 40

RAF verksamhet över Tyskland sommaren 1940 var av liten omfattning och mest

CEYLON 9 7 40

att betrakta som störningsverksamhet. Mest rörde det sig om enstaka bombplan som alltid var i aktion nattetid Det första flyganfallet i dagsljus mot Hamburg den 3 7 40 kom som en chock för der Luftschutzführung och för befolkningen Det var ett ensamt engelsk plan som,utan att någon förvarning givits,kl 15 03 den 3 7 störtdök ur molnen och fällde sina bomber i korsningen Elligersweg- Steilhooper Strasse, mitt i en grupp lekande barn 11 barn dödades, 8 sårades, dessutom dödaes 4 kvinnor och 2 män och 6 andra vuxna sårades 31 bostadshus fick skador liksom ett stort antal trädgårdar - Den 5 Juli kl 19 störtdök lika oväntat ett annat Brittiskt plan mot Waltershofer Hafen i Hamburg och fällde 3 sprängbomber mot passagerarfartygen "Bremen" och "Europa" men bomberna föll i vattnet utan att skada fartygen Den 30 7 "firade" Hamburg sitt 50:de flyglarm av vilka de allra flesta förlöpt utan någon bombfällning -

TROLLEHOLM 11.7.40

VÅLDSAM KOLLISION I HX-KONVOJ SEDAN RODRET LÅST SIG DIKT STYRBORD U. GIR.

Journalutdrag

Lör 29.6.40 08.20 Låttat ankar och avgått från Halifax,N.S med full last av styckegods, destinerad till London.Kl 10.44 lämnat lotsen och gått in i konvoj.

Mån 8.7 Erhållit order från commodore ship (H.M.S Rajputana) att fortsätt resan till Belfast istf till London, och resan fortsattes utan anmärknin till.

Tors 11.7 Vind NNW 6 Beaufort.c:a 01.15 började fartyget oförmodat gira BB hän.Vid kontroll av styrningen skulle rodret enligt visaren vid ratten ligga hårt STB. Farten var sakta på båda maskinerna (C:a 4 knop) för att inte komma för nära framförvarande fartyg i kolonnen som syntes ha saktat ner. Ordergavs att lätta på rodret men då det sedan skulle lägg STB kunde ratten inte röras.För att hjälpa till vid svängningen slogs ½ fart på BB maskin. Då fartyget ändå inte kom STB slogs stopp på båda maskinerna.Vid ytterligare försök att lägga ratten midskepps,gick detta med svårighet och ett väsande ljud hördes.Ratten kunde sedan inte åter läggas STB.Då fara för kollision med efterföljande fartyg i kolonnen vid sidan förelåg, tändes enligt instruktionerna reglementerade lanternor och 2 röda globlanternor, av vilka dock ej mer än en hann hissas före kollisionen ,samt slogs full back på båda maskinerna.Samtidigt observerades konturerna av ett fartyg helt nära Trolleholms stäv och ögonblick därefter kl 01.20 rammade det andra fartyget Trolleholms BB bog och svängde efter kollisionen BB hän och träffade åter Trolleholm med sitt akterskepp vid lucka 2.Det andra fartyget befanns senare vara ss Holmpark av Greenock.((5780 brton, byggd 1930 i Port Glasgow,L. 129.B. 17 toppfart 10 knop, rederi J & J Denholm,Greenock)) Då kollisionen var mycket kraftig och Trolleholm befarades sjunka, bemannades livbåtarna me större delen av besättningen och sattes i sjön.Vid undersökning av skado na visade det sig att Backens BB-sida var sönderssliten med spant bräckta ett stort hål i övre piken,läckage i förpiken och div ovanbordsskador. I övrigt märktes inget läckage.Då livbåtarna åter skulle tagas ombord gick detta inte på grund av den höga sjön.BB livbåtsbesättning lyckades ta sig ombord medan STB livbåtsbesättning måste bärgas av Holmpark varefter STB båt gick förlorad.Sedan hålet i övre piken tätats provisoriskt fortsattes resan kl 16.30 med eskort av en jagare, BB livbåt togs på slä

Fre 12.7 06.45 slet sig BB livbåt och försvann. Kl 08 pejlat 14′ vatten i förpiken och 1-4″ i STB tank nr 2 & 3.

Lör 13.7 02.35 ankrat på Belfasts redd, STB + 45 famnar.Djupg F 24′6″- A 25′5″

Belfast 18.7.40

Hasse Kahl
befh

TROLLEHOLM 11.7.40

Average Report

13-21.7 till ankars å Belfasts redd Survey av skadorna den 19.7.
22.7 kl 13.50 lättat ankar och gått in till York Dock,Belfast och förtöjt kl 16.30 med assistans av 2 bogserbåtar.Folk från David & Scotts Workshops börjat prov täta läckorna föröver med 3 stora cementboxar i förpiken, en liten box på tanktoppen och en stor cementbox av stålplåt och trä i övre däck BB.
29.7 Reparationen avslutats.Kostnad 250 pund.Lloyds surveyor utfärdat sjövärdighetscertifikat. 2 st livbåtar inköpta för 320 pund från The Warship Production Superintendant at Belfast " to replace lifeboats lost " (JULY)
30.7 07.20 avgått från Belfast.
15.8 Anlänt Milwall Dock, London ,och börjat lossa.
21.8 Fartyget utlossat.
31.8 Fartyget indockats vid R & H Green & Silley Weirs Ltd Blackwall Shipyard, London ,(No 1 dock), för reparation.
11.10 Utdockats efter avslutad reparation av BB bog, backen, backdäcket, förpiken och rum I & 2. Weirs reparation kostat 101228:48 kr.

Maskindagboken

Tors 11.7 1.09 a.m slow ahead - 1.15 a.m port engine ½ speed ahead - 1.20 stop. 1.22 full speed astern. 1.24 stop. Pumping from the fore peak with both bilge pumps immediately after collision.Continued throughout the day.After the collision the engine room crew took to the boats with exception of the chief, 2d engineer and 2d motorman.Afterwards they returned onboard with exception of two motormen who were in STB boat and were picked up by another vessel. 6.15 p.m stand by. 6 30 p.m full speed ahead port. 6 34 full speed ahead STB.
Fre 12.7 Pumping from the forepeak for 14 hours.Trimmed vessel by partly filling tank 3.
Lör 13.7 9.42 p.m stop. Pilot boarded. FF 8.48 p.m - 10.40 p.m at anchor.

Crew

Befh Hasse Kahl, 1e styrman N Grönquist, 2e styrman J A Larsson samt därutöver 3e styrman, chief, 3 maskinister, timmerman Valdemar Johnsson, 3 matroser, 5 lättmatroser, 1 jungman, 5 motormän, 1 motorelev, stuert 2 kockar, salongsuppassare och mässuppassare ≐ 30 ombv (IE NAMN IID 8)

Ingen sjöförklaring Egna noteringar

Trolleholm gick utanför spärren men ingen sjöförklaring avgavs i Belfast eller London. Haveriet saknas därför helt på KK.

TROLLEHOLM 11.7.40

Telegram till SÅAF från dess ombud i Newcastle 16.7.40

Solicitors asking for british ss Holmpark reports collision with Trolleholm in Atlantic and Trolleholm badly damaged and now Ireland stop Have no information from master Trolleholm but now communicating with him sto Other side require bail 3000 pounds and English jurisdiction stop Other side will also provide bail Trolleholm claim Telegraph whether we can exchange undertakings for appearance and name bank through which whom you will arrange bail.

På kvällen 16.7 fick rederiet telegram från befh i Belfast

Damaged collision stop awaiting survey.

Trolleholm var 9.4.40 på resa till Göteborg.

Trolleholm avgick från NewYork 29.3.40 destinerad till Göteborg med en styckegodslast, delvis till mottagare i Oslo & Köpenhamn, men återvände 9.4 på rederiets order till N.Y och lossade lasten där vid Pier 4 ,Bush Docks, Brooklyn varefter fartyget låg kvar i NY till den 22.6, då hon efter telegrafisk order från rederiet avgick till okänd destinationsort under det Svensk-Engelska avtalet. Efter lastning i Amerikanska hamnar var Trolleholm den 11.7 på väg mot UK då kollisionen inträffade.

SKNEIII 180 Ett dygns kvarstad i Belfast

W.K.Webster & Co, London skrev 29.7 till SKN att Wm.Wilson i Newcastle tidigt imorse rapporterat att Trolleholm " was now under arrest in Belfas The owners of the Holmpark demanding a bank guarantee of 5500 pounds from Trolleholms owners" - den 30.7 frigavs Trolleholm sedan Websters undertecknat Bail bond in the sum of pounds 5500.

Rederiet till SKN 20.9 40

Ref tilltidigare brev bedja vi härmed få meddela att Trolleholm sedan någon tid tillbaka (exakt datum ha vi ej) befinner sig i London där tydligen reparation pågår av haveriskador.Vi ha idag från våra Londonagenter mottagit detta svar på en mera allmän förfrågan som vi gjort i London " Allan OK repairs proceeding but crew declined sleep aboard therefore fear some hotel expences inevitable also owing difficulty meals onboard regret probably necessary arrange shore meals." - Allan är vårt synonymord för Trolleholm, alldenstund vi i våra telegram numera icke vilja yppa fartygets verkliga namn.

Holmparks skador

ss Holmpark efter kollisionen fortsatt sin resa till Hull där hon låg för reparation 27.8 - 29.9.40 . Holmpark på resa Texas City-Hull . Det rättsliga efterspelet ledde till att SKN fick ersätta 80% av skadorna

(sid 8)

TROLLEHOLM 11.7.40

Förråd i piken rasat överbord

Vid kollisionen förlorade Trolleholm en del förråd i övre förpiken som rasat ut i havet genom hålet i BB bog, bl a 70 famnar 2½'' manilla, 1½ rulle presenningduk, 1 luckpresenning, 2 lastsolar, en rostknackningsmaskin 2 kastblock av järn och en del verktyg.

Nya livbåtarna reparerade i NY nov 40

13.11.40 inspekterades Trolleholm vid Pier 4, Bush Terminal, Brooklyn,NY av S C Halvorsen för SÅAF.Trolleholm hade anläntttill NY kl 16 den 9.11.40 lossat klart på em den 13.11, börjarlasta samma dag och avgick 7.12 mot UK i konvoj.- Under liggetiden reparerade Bethlehem Steel Co 13-18.11 ombord de 2 begagande livbåtar som befh köpt i Belfast (se sid 2) vilka försågs med Mils patent releasing gear och nya båtskrån och taljor. Kostnad 487 dollars = 2038 kr.

T Fredh:Utanför spärren -81

Avmönstringar

Då Trolleholm lastade krigsmateriel i NY för UK avmönstrade 18 av svenskarna ombord Bara befh Hasse Kahl och en maskinist kvar. De som mönstrad istället var norrmän, engelsmän och en belgare.

SKNEII- dispacher

Besiktningsinstrument

Besiktning utförts liggande flott i Belfast Lough 19-22.7.40.
Omfattande plåtskador på BB bog och mitt för lucka 2 BB.
Prov reparation 22-28.7 i Belfast varvid en stor plåtlapp anbringades i bordläggningen på BB bog, stringerplåtar lappats på övre däck, cementkistainlagts invid stringerplåtarna till övre däck,förpiken tätats mm
De 2 livbåtar som befh inköpte (se sid 2) var för 42 personer vardera och kom från ss Mooltan. Styrinrättningen befunnits i oklanderligt skick.

RÄTTSLIGT EFTERSPEL

I rättsligt efterspel till kollisionen ålades Trollehlom (= SKN) att betala 80% av Holmparks reparation och omkostnader.

Befh Hasse Wilhelm Kahl vid förhör inför Advokat i London lämnat följande redogörelse för kollsionen

Hasse Wilhelm Kahl fört Trolleholm sedan 9.7.40 efter att tidigare ha varit 1e styrman ombord sedan 1932.
Vår last var styckegods från NY till London. På däck syrecylindrar till c:a 4' höjd som stuvats från förkant lucka I till akterkant lucka 2 på varje sida. Vi lämnade NY i konvoj den 22.6 40. Trolleholm hade nr 72 och

TROLLEHOLM 11.7.40

gick som andra fartyg i kolonn nr 7.Konvojen var uppdelad i 9 kolonner men till följd av tjocka skedde uppdelning först när vi var 1½ dag ute.Konvojfarten var 9 knop, men reglerades genom signaler från the commodore.Fartygen skulle hålla c:a 3 kbl avstånd mellan för och akter och ungefär samma avstånd mellan kolonnerna.I samförstånd med maskinisterna höll vi våra maskintelegrafer på ½ fart som skulle motsvara konvojhastigheten så som den anbefalldes.Om vi önskade öka farten skulle vi ringa telegrafen på full fa och därefter sätta tillbaka den på halv fart och maskinisten skulle då öka hastigheten med 4 eller 5 varv.För att minska hastigheten skulle vi ringa telegrafen på sakta fart och därefter back till halv fart och maskinister minskade fartenmed 4 eller 5 varv. Då konvojens hastighet skulle förändras efter ledningens order, meddelade vi detta till maskin genom talröret elle genom att sända ner någon till maskinrummet. Vi hade övervägande fint väde sedan vi slutit upp i konvojen. Den 8.7 fick jag order från the Chief Escor vessel att mitt fartyg skulle gå till Belfast istf London. Den 8de eller 9de juli, jag kan inte komma ihåg när, fick jag order attinta position nr 75 och mitt fartyg blev det femte i kolonn 7.Jag minns att ss Treversby gått akter om oss ,men nu blev hon, tror jag, fartyget närmast före oss i kolonn 7. I varje fall var fartyget närmast före oss Engelskt. Närmast akter om oss gick efter förändringen ss Hartington.Mitt fartyg hade minska sin fart för att låta de andra fartygen komma före oss.- Den 10.7 var läge sådant att vi gick nr 5 i kolonn 7 med ss Treversby omedelbart förut och ss Hartington omedelbart akteröver. ss Holmpark gick i kolonn 6 på vår BB-sida.Jag minns att vi tidvis hade ett Grekiskt fartyg i kolonn 6 i jämnhöj med Trolleholm och så vitt jag minns gick ss Holmpark akter om detta Grekiska fartyg,som var mitt för oss då mörkret bröt omkring kl 22 den 10.7. Signaler gavs efterhand om de kurser vi hade att styra.Kolonnerna höll avstånden rätt väl. Vädret på kvällen den 10.7 var molnigt med regnbyar och det gick en hög NW sjö som kom Trolleholm att stampa och rulla och ta mycket vatten över däck. Så vitt jag kan minnas var ss Holmpark hela den 10.7 det sjätte fartyget i kolonn 6 och mitt fartyg var det femte i kolonn Holmpark torde ha varit 4-5 kbl från oss och stävade omkring 4 streck elle så akter om tvärs BB. Läget vardetsamma då vi ca kl 22 återgick till rv kurs N 89° O. Konvojfart vid midnatt var 7½- 8 knop. Vår medelfart var 7½ knop denna em och kväll.Det var 3e styrmans vakt kl 20-24 ochsom vanligt var jag på bryggan jämte honom hela tiden utom att jag en gång gick ner några minuter för attdricka kaffe.Vid Midnatt avlöste 2e styrman men jag stannade kvar på bryggan.Styrhyttsdörrarna på båda sidor stod öppna.En man stod utkik på backen och en reservman var till hands.Vi gick med konvojhastigheten,styrande behållen rv kurs N 89° O = kompasskurs S 73° O. Mitt fartyghade styrt mycket väl. Kl 01 den 11.7 märkte jag att ett av fartygen

TROLLEHOLM 11.7.40

för om oss i vår kolonn hade kommit litet åt STB om kolonnlinjen. Jag kunde skönja det svarta skrovet som syntes vara c:a 1½ streck på vår STB bog. Jag märkte inte hennes akterlanterna vid detta tillfälle Det enda ljus fartygen i konvojen visade var avskärmade akterlanternor. Trolleholm hade blå glödlampa i akterlanternan. Andra visade klara ljus, men alla var avskärmade så att de endast lyste ner i vattnet. Jag såg inte akterut och kan inte säga var Holmpark befann sig vid denna tidpunkt. Jag hade det Grekiska fartyget på vår BB-sida i jämnhöjd med mig. Jag hade sett henne då och då mellan regnbyarna, men gav inte särskilt akt på henne vid 01-tiden den 11.7. Jagkunde se att fartyget för om osspå vår STB bog, vilket gick i vår kolonn, befann sig i vinkel mot kolonnen och tydligen försökte gå tillbaka in i kolonnen igen och att vi höll på attvinna på fartyget ifråga. Jag ringde den ena maskintelegrafenmed ordern sakta framåt och 2e styrman gav samma order på den andra telegrafen. Dett a är den i maskindagboken under kl 01/09 a.m upptagna ordern om sakta fart framåt. En liten stund senare, kanske omkring kl 01.15, medan jag uppehöll mig litet mot STB-sidan på bryggan, märkta jag att vår stäv höll på att falla över åt BB. Jag gick genast fram till kompassen i styrhytten för att se efter kursen då rorsmannen sade:" Hon håller på att komma ur kursen, Kapten!" - Jag såg på kompassen och fann att vi stävade S 78° O - rv N 84° O - På min fråga hur han hade rodret svarade rorsman: "Det är dikt STB!" - Jag tittade efter och såg indikatorm visa att rodret skulle ligga dikt STB. Jag beräknade vår fart gemom vattnet vid denna tidpunkt till 4 knop. Jag tillsade rorsman att lätta något på rodret. Rorsman svarade att han inte kunde röra ratten. Jag försökte hjälpa honom med ratten men den var orörlig Då vi alltjämt stävade åt BB, ringde jag ½ fart till BB maskin (Kl 01 15 maskintid) alltjämt hållande STB maskin på sakta framåt. Hela tidenförsökte rorsman förgäves lätta på ratten. Fartyget fortsatte att falla åt BB, varförjag ringde stopp till båda maskinerna. (Kl 01.20 maskintid) Vid denna tidpunkt hade rorsman lyckats få ratten igång och fick rodret midskepps. Medan han höll på med det hördes ett väsande ljud som kan ha härrört från styrinrättningens pumpanordning. (Elektrisk-hydraulisk telemotor från Brown Bros & Co Ltd, Edinburgh). Jag gav därefter åter order om dikt STB, men rorsman sade sig inte kunna röra ratten varför fartyget fortsatte att falla av åt BB. Jagtände våra avskärmade sidolanternor ochvår alternatvia topplanterna och beordrade 2e styrman att hissa två röda lanternor. Jagtände den ena röda el lanternan som stod tillreds på bryggan och 2e styrman tände den andra. Samtidigt ringde jag båda maskintelegraferna för Full back (kl 0122 maskintid). Jag underlät att ge signal med ångvisslan, 3 korta stötar. När jag gav maskinordern upptäckte jag ett fartyg, som visade sig vara Holmpark, med förskeppet

TROLLEHOLM 11. 7. 40

ungefär i jämnhöjd med vår BB bog. Från min plats något STB om bryggans mittlinje syntes hennes bog bära c:a 3 streck på vår BB bog på ett avstånd av c:a 200 fot. Hon gick mot mitt fartygs för i ungefär 60° vinkel. Vi hissade de röda lanternorna över vår brygga ochhade just fåttupp en då jag siktade Holmpark. 2e styrman hade tillkallat reservmannen för att hjälpa till att fästa lanternorna i linorna och vi hade fått upp den andra på styr hyttstaket eller i jämnhöjd därmed, då Holmparks stäv och BB bog träffade vår BB bog omkring mitten av backen med en häftig stöt som kom mitt fartyg att gira över åt STB. Holmparks bog svängde sedan över åt BB och hon kom parallellt med vår BB-sida. Vid fartygens rullning i den grova sjön stötte hennes STB-sida ungefär midskepps emot mittfartygs BB-sida vid lucka 1 & 2. Fortsättande framåt och svängande åt BB stötte Holmpark med sin STB låring mot vår BB-sida tvärs lucka 2,därefter kom hon klar och försvann kort därpå ur sikte i mörkret. Våra maskintelegrafer ringde stopp just efter det först stöten träffat oss.Då jag såg att kollisionens kraft var mycketstor gav jag livbåtslarm i sirenen och beordrade besättningen till de utsvängda livbåtarna eftersom jag befarade att fartyget skulle sjunka. Nästa hela besättningen gick i båtarna. Kvar ombord blev jag, 1e styrman, 3e styrman, 1e och 2e maskinisterna, 3 matroser och en motorman.Vi undersökta skadorna med ficklampor och fann ett gapande hål i övre förpiken och att vi tog in vatten i förpiken. Plåtar var bräckta på vår BB bog och däcket uppbräckt på backen, men inte i något av rummen var det någon läcka. Under tiden låg BB livbåt akter om fartyget,fastgjord med en lina.STB-båten hade drivit ifrån oss men höll kontaktmed ljussignaler. Kort efter kollisionen återkom Holmpark på vår STB bog, nu med sina lamternor tända. Vi morserade till henne att våra livbåtar var akter om oss och hon svarade:" All right!" - och fortsatte att kryssa runt om oss.På grund av den svåra sjön beslöt vi att inte försöka ta våra män ombord igen förrän i gryningen då vi fick BB livbåt längs sidan om BB nära lucka 5.Männen i den hade att passa sin tur och då båten häjde sig på en våg hoppade de över relingen. De kom alla lyckligt ombord från denna båt, men vi kunde inte hämta upp själva båten i sjöhävningen.STB båt hade drivit bort från Trolleholm och Holmpark signalerade att hon tagit ombord samtliga 14 män från denna båt men båten hade måst lämnas åt sittöde. Mellan kl 08 Och 05.30 kom 2 handelsfartyg och frågade om vi kunde fortsätta vår resa och sedan vi tätat hålet i bogen så gott som möjligt, fortsatte vi kl 06,30, eskorterade av ett av de båda handelsfartygen och Holmpark.Vi bogserade vår BB-båt men kl 06.45 den 12/7 brast linan och båten förlorades. - Vi anlände 13.7 kl 12.35 till Belfast Lough och ankrade liksom Holmpark. De 14 männen som varit på Holmpark återvände till Trolleholm.

Forts

TROLLEHOLM 11.7.40

Ytterligare detaljer

Tid för kollisionen den 11.7 kl 01.20.- Den stoppmanöver jag ringde just efterd den första stöten är införd i maskindagboken under kl 01.24, så att maskintiden var 3-4 minuter före min tid. Plats för kollisionen var omkring N 50° 29' - W 14° 11'. Vinden NNW 6 Beaufort. Vädret mörkt,mulet och skyigt.Det hade varit en regnby 10 minuter före kollsionen men regnade inte vid kollisionen.Sikten kunde varit omkring en sjömil eller så mellan regbyarna. Holmpark borde ha sett Trolleholm gira åt BB i tid för att tidigare ha vidtagit mått och steg för atthålla undan oss.Jag såg att vårt fartyg just efter kollisionen stävade N 67° O, på kompassen (Rv N 48° O). Vår stäv må dock ha svängts åt STB genom kollisionen.Holmpark syntes mig stäva omkring ost, rv. Hon hade god fart vid kollisionen,kanske 6-7 knop medan Trolleholms kunde ha varit 1-2 knop.Jag tror inte att det varit något i olag med vårt roder.Ratten stannade visserligen vid dikt STB manöver och roderindikatorn visade att rodret var dikt STB, fastän vår stäv svängde åt BB.-Jag kan tillskriva detta allenast att vinden låg på vår BB låring med styrka 6 Beaufort och attvår reducerade fart kom fartyget att inte lyda roder. Roderinrättningen fungerade riktigt efter kollisionen.I fint väder ochutan vind kan mitt fartyg styra bra även med 2 knops fart.Mitt fartyg var BB om vår kolonn vid tiden för kollisionen. Inga signaler gavs från någotdera fartyget. Holmpark visade inga lanternor före kollisionen så vit jag kunde se. Då jag först såg Holmpark komma på vår BB bog kundevår fart ha varit 2 knop.- Då jag först såg att mitt farryg stävade åt BB ,beräknade jag vår fart till 3-4 knop genom vattnet.

Upptaget ombord å ms Trolleholm 20.8.40
i Millwall Dock ,London

(1e styrman John Arvid Larsson, 1e maskinist Josef Wilhard Forsström, 2e maskinist Karl Elis Karlsson, matroserna Eric Edward Whitehead, Erling Andersen och Alf Einar Karlsson berättade vid samma tillfälle i allt väsentligt detsamm som kapten Kahl. 1e maskinisten sade sig efter kollisionen ha gåttupp på bryggan och provat ratten samt befunnit den fungera väl Den h hade inte alls befunnits styv)

Assurans & rättgeångsupplösning

Rederiets generalräkning till SKN 9.2.42 slutade på 152560:85 kr.
SÅAF 30.1.42 meddelat SKN att slutuppgörelse träffats om att ersaätta 80% av Holmparks skador och omkostnader.
SKN 18.3.43 till Holmparks rederi utbetalat genom Wilson kr 192768:94 = pund 11.361.4.11.
I dispache xxxx ålades SKN att ersätta Trolleholms rederi med 150667:79 i full och slutlig ersättning.

Haveriet kostat SKN 346186:73 kr

TROLLEHOLM 11.7.40

Trolleholm sänkt 25.3.41

Den 13.9.40 erhöll Trolleholm i Engelsk hamn en del xxxxxxxxxxxx Bombskador
Den 25.3.41 sänktes hon i Sydatlanten av en tysk hjälpkryssare.

Se 25.3.41 för Historik

VAALAREN 12.7.40

KOLLIDERAT MED TYSK UBÅT I U-LÄGE I HX- KONVOJ - Men inga detaljer.

Journalutdrag

Red AB Transatlantic sände 26.8.40 detta utdrag till SKN i anledning av att Vaalaren på resa Halifax- Liverpool i HX-konvoj varit i kollision med något undervattensföremål, troligen en ubåt:

Resa nr 30 - 1940.

På resa Boston - via Halifax för konvoj till Liverpool. Styckegodslast.

26.6.40 Avgått från Boston kl 13 30.

27.6 kl 19 50 anlänt till Halifax.

27.6 Avgått från Halifax kl 08 45.

30.6 Formerat konvoj kl 14.

Fre 12.7 kl 21-42 kändes två stötar och c:a 20 sekunder senare ytterliga en stöt mot fartygets botten. Vid stötarna hördes en metallisk klang. Omedelbart efteråt signalerade ss Pennland att en ubåt siktats om STB Pejlat rännstenar och tankar vilka befunnos läns.

Lör 13.7 Kl 20 anlänt till Liverpool.

Liverpool 14 7 40

Gösta Öbo
1e styrman

K.B.Samuelsson
Befh

Pelle Möller
2e styrman

Assurans

8.3.43 sände SKN till Transatlantic besked att SKN emottagit SÅAF:s utredning och är berett att ersätta omskrivna kostnader med kr 6418:55. 16.3.43 bekräftade rederiet mottagandet av en check p detta belopp Övriga detaljer på SÅAF:s arkiv i Göteborg.

SKNEVII 96 På resa till Göteborg 9.4.40

Vaalaren var den 9.4.40 på resa Durban-Göteborg och omdirigerades till Liverpool där all last lossades och såldes i juni 40 varefter fartyget sattes i tidsbefraktning för Ministry of Shipping enligt det Svensk-Engelska avtalet.

Historik etc se 5.4.43

Då Vaalaren försvann med man och allt

O.A.BRODIN   17.7.40

UTAN ESKORT PÅ RESA ST. JOHNS, N.F.- RIDHAM DOCK TORPEDERATS KL 04.15 UTAN FÖRVARNING VARVID UTKIKEN OCH TVÅ MAN I MASKIN DÖDADES OCH KAPTENEN OCH TVÅ MAN SKADADES. SJÖNK 20 MINUTER EFTER EXPLOSIONEN. 21 MAN I LIVBÅTARNA UPP-tagna KL 13 AV H.M.S SICYON, SOM KL 17 KOM IN TILL KIRKWALL.

O.A.BRODIN 17.7.40

Rapport

Avgick St,Johns,N.F. 5.7.40 destinerad till Ridham Dock,UK.Rumslast av 560,59 kubikfamnar pappersved. Däckslast 192 famnar pappersved till 3,13 meters (10'5") höjd på fördäck och till 3,10 meters höjd på akterdäck, säkrad med wires, skruvar och släpphakar samt mantåg. Djupg F.18'4" - A. 19'5". 24 ombv.
Torpederad 17.7.40 kl 04.15 på N. 59° 22'- W. 3° 40'. Vind ONO 3-4, krabb sjö med dyning, mulet, sikt c:a 5 miles. Befh på bryggan.Torpedens verkningar på STB-sidan obekanta men bordläggningen uppriven även om BB. Maskindagbok förlorades. Stockholm 30.8.40

F.Gustafsson Befh

Avgått från St.Johns kl 23.50 fredag 5.7.40
Tis 16.7 08.30 Cape Wrath i magn. S 56° O ,distans 18½'. Från kl.18.10 tjocka. Gått med reducerad fart avgivande mistsignaler. 18.10 sakta fart i maskin.
Ons 17.7. styrt varierande kurser med sakta fart. Mulen luft. kl.04.08 slagit halv fart i maskin. Kl 04.15 torpederad av okänd ubåt. Torpeden träffat midskepps STB,fartyget krängt över och fått svår STB slagsida. STB livbåt lossliten. Alle man gått i BB båt. Fartyget sjönk med stäven före 15-20 minuter efter explosionen. Med i djupet följde lättmatros Harald Lund, smörjare Karl Henry Karlsen och lämpare sven Lyrén. Legat kvar vid platsen c:a 1½ timme med livbåten men inte siktat något spår efter de tre saknade. Vid torpederingen stod lättmatros Masborg utkik på bryggans STB-sida, lämpare Lyrén arbetade i STB kolboxar i närheten av det ställe där torpeden exploderade, smörjare Karlsen befann sig ensam i maskinrummet eftersom chiefen av en tillfällighet gått upp på däck strax förrinnan torpederingen. Sedan BB båt satts ut rodde man akteröver och tog upp smörjare Sövik som hoppat överbord. Under tiden stannade Ie och 3e styrmännen ombord och letade efter de saknade.Eftersom telegrafapparaten fullständigt förstörts var det ej möjligt att tillkalla hjälp per radio. Då BB-båten kom upp midskepps igen efter c:a 5 minuter observerades att bordläggningen spruckit om BB och att sprickan hastigt vidgades varför de båda styrmännen togs ombord i livbåten. Härefter lämnade man åter med livbåten för att bland däckslast och spillror söka efter de saknade. STB båt låg vattenfylld i bråten. Den länsades och visade sig vara användbar så att STB livbåtsbesättning kunde gå ombord i densamma. Vid explosionen hade Befh, chiefen och 2e styrman skadats. Befh erhållit ett slag i huvudet så att flera ymnigt blödande sår uppstått, chiefen skållat ena foten och 2e styrman , som legat i sin koj och kastats upp i taket,klagade över inre smärtor i trakten av mellangärdet. Dessutom hade en del av man-

O.A.BRODIN 17.7.40

skapet fått lättare blessyrer. SEdan en del av inventarierna på flottarna bärgats ombord i båtarna började man vid 06-tiden ro mot land.Vind ONO , styrka 3-4, med dyning och krabb sjö. Seglen sattes men måste man därefter hållanågot sydligare kurs och man beräknade träffa land söder om fyren Westbrough of Birsay. C:a 11.30 siktades land och en stund senare kom två trålare från Westray Firth.En av dessa uppmärksammade signalerna från båtarna och kl 13 blev båda livbåtsbesättningarna upptagna av H.M.S. Sicyon som kl 17 kom in till Kirkwall, där myndigheterna tog hand om besättningen och de skadade fick läkarvård. London 26.7.40

F.Gustafsson Befh

Sjöförklaring på Generalkonsulatet i London 2.8.40 kl 14

Sakkunniga Befh (Ex Bissen)Ernst Svensson & befh på Blankaholm,Albert julius Karlsson. Chiefen kvar på sjukhus i Kirkwall.

Befh Gustafsson: Styrt efter instruktioner erhållna av Naval Control i St. Johns. Först styrdes c:a 400 sjömil rv NO och därefter följdes storcirkeln tillc:a long.W 15°. Härefter seglades rv Ost till en position just syd Hebriderna. Därefter styrdes innanför Hebriderna till c:a 18,5 mil N 56° W från Cape Wrath och därefter genom givna positioner nordvart och slutlige rv Ost in mot Westray Firth, position N 59 18'- long W 3 21'. Från denna posituon ledde en ränna vars västra del var en mil bred och avsmalnande till en halv mil. Tät tjocka uppstått på kvällen den 16.7 och farten saktats ner. Då fartyget befunnit sig c:a 6 mil från sist angivna position hade styrts rv W emedan det varit omöjligt att angöra nämnda ränna i tjockan. Därefter hade styrts omväxlande w och O.kurser med sakta fart föratt invänta dagsljus och bättre sikt. 03.20 styrdes in mot land. 04.08 slogs ½ fart i maskin. Kl 04.15, då sikten var c:a fem sjömil, inträffade en våldsam explosion om STB och fartyget fick genast svår STB slagsida. Rusånga rusat upp genom skylightet till maskin och STB livbåt slitits loss ur taljor och surrningar och fallit överbord. Förutom befh befann sig på bryggan Ie styrman, rorsman lättmatros Rizell och utkiken lättmatros Maasborg. Fartyget hastigt börjat sjunka. Besättningen gått i BB båt och lagt ut från sidan.Man hade sedan först gått akteröver och tagit upp smörjare Sjövik som hoppat överbord. (I övrigt se befh rapport) C:a 20 minuter efter explosionen reste sig O.A.Brodin vertikalt och sjönk med stäven före. Sedan proviant, åror,presenningar mm flyttats över till båtarna från flottarna hade man kl.06 börjat ro mot land. Seglen sattes och kl 11.30 siktats labd (se rapporten) Vid ankomsten till Kirkwall inlades chiefen ,som skållat en fot, på sjukhus.Läkare sett till befh och 2e styrman.

O.A.BRODIN 17.7.40

Befh på frågor svarat : O.A.Brodin gick ensam från St.Johns.Hade på grund av sin fart på max. 8 knop inte kunnat medfölja konvoj eftersom minifart i konvoj över Atlanten var 9 knop. Befh var just på väg in i karthytten vid explosionen. Fullt dagsljus rådde. Inga sicksackmanövrer förekommit. Föreskrivna nationalitetsmärken varit målade på bog och låringar och midskepps O.A.Brodin Sverige med synnerligen kraftig tilltagna bokstäver. Svenska flagganhissad akter. Inga telegram avsänts eller mottagits under resan. Livbåtsövning hållits 5.7 i St. Johns. En flotte legat på fördäckslasten, en på akterdäckslasten. De 2 livbåtarna hängt utsvängda. Strax efter det vi kommit i livbåten iakttogs först periskopet och därefter tornet på en ubåt som befanns sig c:a ½ sjömil söder om fartyget. Efter en stund avlägsnade sig ubåten styrande väst. Av de saknade såg jag utkiken lättmatros Maasborg strax före meninte efter explosionen. Maasborg troligen kastats överbord och därefter svepts in i den genomexplosionen upprivna fartygssidan.Lämpare Lyrentorde ha dödats ögonblickligen i STB kolbox.. Om Karlsen befunnit sig på maskinrummets STB-sida torde även han ha dödats ögonblickligen vid explosioenn. Även om han befunnit sig om BB, på andra sidan maskinen, kan han även ha dödats omedelbart eller av de inträngande vattenmassorna hindrats från att ta sig upp ur mask rummet. - Om vi inte nehövt angöra den position som utmärkte rännans västra ändpunkt,hade jag styrt närmare land för att få en positionsbestämning.Ju närmare land vi kunde ha styrt desto mindre torde risken ha varit för ubåtar.

Ie styrman Lund: Tillträtt vakten kl.04. Synnerligen kraftig explosion 04.15,kastats omkull på bryggan. Befh hade just gått in i karthytten. Skyndat ner till BB livbåt som sjösatts sedan alla gått i den utom 1e och 3e styrmännen. Dessa 2 hade stannat kvar ombord under c:a 5 minuter för att söka efter de 3 saknade. Inte funnit några spår på bryggan efter Maasborg. Utträngande rök och ånga gjort det omöjligt att ta sig ner i maskin. De trådlösa apparaterna låg sönderslagna. Därefter hade styrmännen tagits upp av BB båt som i1½ timme letat på olycksplatsen. Från livbåten på 2′avstånd sett ett ubåtstorn passera. Att utkiken placerats på bryggan berodde på att det varit för riskabel att gå över däckslasten.

Lättmatros Rizell: Till rors från kl.04. Styrhyttens STB-sida slagits in vid explosionen av lufttrycket och nakterhuset vräkts omkull. Rizell strax givit livbåtssignal med ångvisslan,tagit på sig livbältet och sprungit till BB båt. Fartyget hade omedelbart erhållit svår STB slagsida. Från livbåten sett en ubåt på c:a ½′avstånd. O.A.Brodin sjönk

O.A.Brodin 17.7.40

med stäven före c:a 15 minuter efter explosionen. Fartyget lade härvid över på STB-sidan och reste sig sedan rätt upp i luften,omfluten av trälasten. Sett utkik Maasborg senast 04.45 då denne gått över till bryggans STB-sida. Efter explosionen inte sett till honom. Från sin plats i styrhytten inte kunnat se den plats där Maasborg stått på STB bryggvinge.

Skriftlig redogörelse av Chiefen upprättad 8.8.40
på Generalkonsulatet i London

Den 17.7.40

övertog jag vakten kl.04. Omkring 04.12 hade jag gått upp i mässen för att dricka kaffe. Jag hade just satte en elektrisk kaffekokare på bordet framför mig då en kraftig explosion inträffade,varvid kokaren föll ner från bordet och kokhett kaffe skållade min högra fot svårt.Jag begav mig genast ut ur mässen och ner i BB båt med vilken jag lämnade fartyget.Sedan besättningen räddats in till Kirkwall blev jag strax inlagd på sjukhus därstädes,varifrån jag den 7.8 anlände till London. Då jag lämnade maskinrummet befunno sig följande på vakt:

1) Smörjare K.H.Karlsen,antagligen sysselsatt med att smörja maskinen på manöversidan.
2) Eldare Christensen som var sysselsatt med att slagga fyrarna.
3) Lämpare Lyrén som befann sig i STB kolbox för att lämpa fram kol.

Av dessa räddades eldare Christensen som i livbåten omtalade förmig att han efter explosionen först försökt komma upppå däck genom maskinrummet,men då hadefunnit att kolboxskottet var inbucklat och låg emot isoleringen på STB pamna. Han vände då om för att gå uppför lejdaren men dess undre del hade slagits loss varför hanfick klättra upp på panntoppen och sedan vidare uppför lejdaren. Vatten hade omedelbart börjat forsa in i eldrummet/ så att han blivit alldeles genomvåt.Torpeden torde ha trängt in alldeles i närheten av STB kolbox där Lyrén befann sig och jag håller för troligt att han dödats vid explosionen. Karlsen kan möjligen ha fallit ner i någon av vevgroparna, men eftresom maskinrummet var fyllt av ånga från sprängda/ ångrör kan det även tänkas att han blivit ihjälbränd av rusångan. Efter det jag kommit i livbåten observerade jag en ubåt,varför det är min övertygelse att explosionen orsakades av en torped.

London 8.8.40
E.Andersson

Förklaring avgiven av eldaren Aage Erik Eigil Christensen
inför vicekonsuln i Newcastle o/Tyne ons 31.7.40.

Kl 04 17.7.40 törnade jagtill i eldrummet.Ungefär kl 04.20 hördes plötsligt en mycket kraftig explosion, för om eldrummet på STB sida.Lejdare och räckverk

O.A.BRODIN 17.7.40

föll ner i eldrummet,vatten inträngde och fartyget fick kraftig STB slagsida. Jag lyckades taga mig upp ur eldrummet sidledes. STB livbåt hade fallit i sjön men det lyckades oss att sjösätta BB båt där samtliga 21 överlevande tog plats. Efter c:a 10 timmar räddades vi av en engelsk minsvepare.Fartyget sjönk efter c:a 12 minuter.Koltrimmare Lyrén hade vid tillfället befunnit sig i STB kolbox.Huruvida han dödats omedelbart eller ej kan inte jag angiva. I livbåten såg jag på c:a 300 meters avstånd tornet på en ubåt.

KK memorial 30.1.41 (Sjöförkl.protokollet inkom till KK 21.1.41)

Av allt att döma torpederat av en okänd u-vattensbåt.Denna siktades av både befäl och manskap efter det livbåten kommit i vattnet.3 man skadades vid explosionen.

Ex officio
Bo Bergström

Crew List

(I kk lista baran namnen /adresser SKN & UD 1920 R-469)

Befh Bror Fredrik Gustafsson,Barsebäckshamn, f -06 (22.4.40)
Ie styrman Erik Ivar Wilhelm Lund, Stockholm, f- 07 (okt. 1937)
2e styrman Birger Unger Ödegaard. Norsk medborgare -
3e styrman & telegrafist Steinar Flogeland, norsk medborgare -
Chief Erik Gustaf Andersson, Vallmovägen 8,Helenelund,-
Ie maskinist Klas Folke Rehnfeldt,Härnösand, -
2e maskinist Kerl Helge Johansson -
Stuert Konrad Stenhagen, norsk medborgare -
Kock Gunnar Levir Nilsson, Skanör -
Mässuppassare Gunnar Olof Johansson,Slottskogsgatan 47,Göteborg -
Båtsman Christian John Nielsen, -dansk medborgare -
Matros Peder Olsen, norsk medborgare -
Matros Hugo Valdemar Andersson, Klamparegatan 22, Göteborg, -
Lättmatros Jens Åke Lennart Harry Dahlström, Brahegatan 171,Gränna -
Lättmatros Karl Harry Sigvard Rizell, Åselby,Borlänge, f -22 (1.2.40)
+ Lättmatros Harald Lund Maasborg, troligen bosatt i N.Y, 7.5.99 iSuldrup Danmark
Jungman Johan Bertil Sundkvist, Kungsholmsgatan 58,Sthlm -
Smörjare Ragnvald Sövik, norsk medborgare -
+ Lämpare Sven Lyrén, Adress okänd, 11.12.20 i Uppsala,Sthlms sjömanshus Nr A 158.
+ Smörjare Karl Henry Karlsen, troligen bosatt i Fredrikstad, 8.8.00 i Fredrikstad,Norge.
Lämpare Kaare Jensenius Hind, norsk medborgare -

Vänd

O.A.BRODIN 17.7.40

Crew list forts

Eldare Aage Erik Eigil Christensen,Köbenhavn, 21.3,07 Till sjöss 1927
Eldare Martin Emil Martinsen, norsk medborgare -
Eldare Sven Edvard Lindholm -

UD HP80c 3513

Telegram London till UD 18.7.40

227 steamer O.A.Brodin reported sunk 21 men landed stop following seamen stated missing vz sven lysen swedish karl karlsen norwegian harald mastsorg danish = Sw.Consulate General

Dito 18.7

228 Now confirmed 3 seamen mentioned our 227 killed by explosion stop remainder crew on way from orkney to london = Sw Consulate general

---

UD HP80c 3509 O.A.Brodin krigskaskoassurerad för 1.100.000:- kr

---

UD R-469 9 man till Stockholm 25.8.40

"Passagerare på Göteborg /Mansuria 1940-41."

9 man från O A.Brodin ingick i den grupp på 123 svenska sjömän som den 15.8.40 kl 05 på ss Göteborg lämnade Lerwick,Shetland, och kom till Petsamo 22.8. kl 15 för vidare befordran i 6 bussar till Rovaniemi och därifrån med extratåg över Haparanda och Boden till Stockholm med ankomst kl 14.45 25.8. - De 9 var: Befh Gustafsson, chiefen Andersson, Ie maskinist Rehnfeldt, kocken Nilsson, mässuppassare Johansson, matros Hugo Andersson,lättmatros Dahlström,jungman Sundqvist och lättmatros Rizell. Lättmatros Rizell berättat för journalisterna: "Vi fick en torped midskepps STB kl.08 när vi gick fram och tillbaka i tjocka utanför minfältet. Min första tanke var livbåtssignalen som jag drog i. Sedan upptäckte jag att utkiken var väc .Han stod ett par meter från mig, en ung dansk lättmatros. Hela STB-sdidan gick åt. Tre man blev borta. Vi var 21 man i BB båt. Befh som var i navigationshytten fått hjärnskakning och skrubbsår men tog sig själv till livbåten. Han blödde över hela ansiktet. Ie och 3e styrmaännen räddade pappren. På 15 minuter sjönk fartyget, och tre av ens bästa kamrater var borta.En engelsk minsvepare tog upp oss.Vi blev mycket väl behandlade. Sjöfolk är allright var man än träffar dom. Iland är det annat...

(se även Bissen.Sigyn,Atos,Tilia Gorthon)

Nybygge kontrakterat

Rederiet kontrakterade den 20.12,41 vid Lindholmens varv i Göteborg ett ersättningsbygge för O.A Brodin, ett motorfartyg på 2900 ton dw, 13 knop varvsnummer 980.

O.A.BRODIN 17.7.40

Effekter

Rederiet fick veta vad som hänt den 19.7. på kvällen då ett telegram anlände från agenten i London, Messrs Moxon,Salt & Co ltd:
"Much regret Gustafssons steamer lost. 21 landed 3 ratings missing."
Den 25.7 kom ett telegram från Befh:" Accident was war causalty ocurred 4.20 a.m. 17th july." Inget om orsak och plats för olyckan.

7.9.40 skrev SKN till rederiet att chiefen ej kunde ersättas för frimärkssamling och katalog 55:-, att Ie styrman inte fick ersättning för tavlor och fotos 30:- och 12 grammofonskivor 150:- och att befh inte fick något för grammofon och 40 skivor 160:-
Lättmatros Rizell skrivit sin lista i Kirkwall 18.7.(ritbestick 25:- och böcker 10:-); de övriga i London och befh sin lista i Stockholm 28.8.40
2e styrman önskat sin ersättning till 336 W12th Street,N.Y.city,USA.
Som vanligt fick ingen ersättning som täckte förlusterna.
Befh förlorat en Browning 75:-, sextant300:- ,radio 250:- skrivmaskin 275:- ordböcker o.dyl100:- Ie styrman böcker för 180:- ,sextant 250:- och el.strykjärn 10:-

---

Egna noteringar

Sänkt av U-57,Erich Topp

O.A.Brodin torpederades kl 04.10 tysk tid 17.7.40 på N.59 22′- W 03 40′ av U-57, Erich Topp. Samma ubåt sänkte på kvällen 17.7.,kl 22.22 den Engelska ss Manipur på 8652 brton byggd 1920 i en konvoj off Cape Wrath på N.58 41′- W. 05 14′varvid 14 man dödades. Manipur var på resa Baltimore-London med full last av styckegods (stål, järn, koppartackor, zink och timmer). 65 av de ombordvarande räddade sig i livbåtarna.
Den 3.8 sänkte U-57 ss Atos av Hälsingborg,varvid en båtsman som överlevt Tilia Gorthon dödades. (Rohwer- Lloyds War Losses)
Franz Kurowski:"Krieg unter Wasser (Düsseldorf 1979):
"Im Juli 1940 stand auch U-57 ,Oberleutnant zur See Topp, wieder im einsatz. Am 17 Juli versenkte das Boot einen Schwedischen Dampfer von knapp 2000 br.registertonnen. 12 Stunden später folgte der Britische Manipur mit 8652 brtonnen. Die Atos traf er am 3 August. Dann musste U-57 den rückzug antreten."
Bland konsulatspassagerarne på Atos fanns en man ex O.A.Brodin, Victor H. Lundkvist,Härmösand, f-02 -sannolikt tidigare avmönstrad.

Historik

Lastångare på 2119 brton byggd 1921 vid Erik Brodins varv i Gävle av stål. (Ex Erato,O.A.Brodin) L. 80,7 B. 13 Tillhörig Red AB Kare (Erik Brodin) i Stockholm. Enkeldäckad av Fredrikstdstyp. 3125 dw. Två pålmaster med teleskopstänger samt 2 par bompålar midskepps . 6 winschar.

O.A.Brodin 17.7.40

6 Mannesmanbommar. 4 extra stora luckor.Schmidts patentdävertar. Skans i poopen med 8 st 2-manshytter,mäss, tvättrum och sjukhytt. Övrig inredning midskepps. 1200 ihkr maskin med 2 st Ljungströms turbogeneratorer på tillsammans 1200 hkr , 2 st sjöångpannor från Karlstads Mek.Verkstad 3,3 x 3,2 meter med 15,5 kg ångtryck.Schmidts överhettare och Howdens forcerade drag. 11 knop på last. (Enligt Terje Fredh var O.A Brodin tungarbetad) Sjösatt 27.3.20 som O.A.Brodin för skeppsredare Erik Brodin ,RedAB Tyr, Stockholm, som varvets största bygge, men såldes i januari 1923 till AS Forende Rederie (Görrisen & Co) i Kristiania och gick som Erato i USA-fart tills hon 1926 överflyttades på RedAB Erato I Stockholm (G.E.Sandström) som i dec 1934 sålde ångaren tilbaka till Brodin varvid hon återfick sitt namn. - 1927 moderniserades fartygets oekonomiska turbinmaskineri ,utbytt mot ett kolbesparande Lentzmaskineri på 761 ihkr, 7,5 knop på last till 10,5 tons kilförbrukning per dygn. -I sept 1936 låg fartyget i San Benito, Spanska Guinea, då en revolt utbröt just som ångaren skulle avgå. Viceguvernören och ett 50-tal nationalister fick fly ombord på O.A.Brodin och medtogs till Duala, Kamerun. -Den 8.9.39 fick O.A.Brodin på resa Eureca- Quedos, Costa Rica, svåra skador i orkan varvid däckslasten bokstavligen blåste bort, skansen akter vattenfylldes och totalförstördes och de frivilliga som skulle kapa däckslastsurrningarna fick kläderna skalade av kroppen. Genom ett utomordentligt sjömanskap räddades fartyget från totalförlisning. - På resa St.Johns-Preston 11.3.40 grundstötte O.A.Brodin i tjocka norr om St.Bees Head med trälast och blev läck föröver men drogs flott vid högvatten och gick in till Whitehaven för dykarundersökning. - Då hon sänktes hade hon inte varit i svensk hamn på över 2 år. - Från O.A. Brodins sjösättning i Gävle 1920 gick det 23 år innan nästa bygge sjösattes vid varvet. Det var tyska ss Aletta Noot på 1930 brton som sjösattes den 31.7.43. Under mellantiden byggdes bara en bogserbåt vid varvet. - O.A.Brodins föregångare med samma namn, en lastångare på 1996 brton byggd 1915 i Fredrikstad för Erik Brodins redAB i Gävle sänktes 22.6.17 i Biscaya med sprängladdningar av en tysk ubåt som prejat henne då hon var på resa med kollast från Tyne till St.Vincent,Cap Verde. Hon sjönk 24' N½W från Quessant fyr. Besättningen räddades av ss Neptunus av Hälsingborg.

GUSTAV V. 17.7.40

TIO MAN IHJÄLSKÅLLADE AV RUSÅNGA I ELDRUMMET EFTER EXPLOSION TILL HAVS.

Sammanfattning.

"Under övningar till sjöss", som det hette i presskommunikén, befann sig pansarbåten Gustav V på 7275 deplacementton, byggd 1918, natten till ons den 17.7.40 tillsammans med Drottning Victoria och Sverige omedelbart utanför Visby hamninlopp under anfallsövningar mot kustartilleriets fort på kusten, då " en pannorna tillhörig vattenbehållare" plötsligt brast och eldrummet fylldes av rusånga under högt tryck. Åtta värnpliktiga eldare skållades till döds framför pannorna utan att ha den minsta chans att rädda sig, och då ångan med våldsam kraft strömmade ut på däck midskepps genom ventilatorerna kom en furir och en vpl ivägen och brändes ohyggligt svårt . Furir Nicklasson rullade sig vrålande på däck med köttet bortkokat in på be[illegible] piporna och skrek oavbrutet:"Skjut mig! För Guds skull skjut mig!" I en barkass fördes Nicklasson och vpl Larsson in till Visby hamn men på Visby lasarett kunde man ingenting göra för furir Nicklasson som dog på kvällen d[illegible] 17.7. Att han levde så länge får tillskrivas hans fysik. Vpl Larsson avled på lasarettet på kvällen den 30.7 . En elfte man hade fått lindigare brännskdor på däck. Då olyckan blev känd på Drottning Victoria och Sverige avbröt även de övningen och gick in till Kappelshamn. Den marina expertkommit[illegible] som tillsattes för utreda orsakerna till olyckan fann vid genomgång att pann[illegible] utrustningen på Gustav V var svårt sönderrostad och delvis rena skrotet. Gustav V låg resten av året vid Örlogsvarvet i Karlskrona och fick nya pann[illegible] insatta. - Den 19.7.40 hölls en sorgehögtid i Amiralitetskyrkan i Karlskron[illegible] Kommandörkapten O.M.af Ugglas lät meddela genom Marinens pressdetalj att olyckan berott på " en icke tidigare känd och över huvud taget icke beaktad form av sprickbildning som uppstått i en, enligt vad man senare kommit fram till, olämplig pannkonstruktion." - Några dagar efter olyckan kom pannexperter ombord på Drottning Victoria för inspektion av motsvarande materiel där. Gentemot besättningen var man givetvis förtegen angående resultatet, men eldarna omtalade att mejslar hade kunnat drivas in på vissa ställen til[illegible] synes hur långtsom helst utan att möta fast stål. Hälften av panskarskeppet[illegible] pannutrustning revs därför bort och detfrilagda utrymmet användes sedan av tyngdlyftargruppen ombord. Detta, märk väl, ödesåret 1940 då inga garantie[illegible] fanns för vad som kunde hända nästa dag eller ens följande timme. Stridsberedskapen hölls lika hög som förut men farten och manöverförmågan hade i hög grad reducerats. Sverige hade först den 9.7 återinträtt i tjänst som kustflottans flaggskepp efter att ha legat vid varv för ombyggnad sedan sommaren 1939. Om någon hänt hösten 1940 skulle Gustav V och Drottning Victoria varit ur tjänst och Manligheten låg vid varv för ombyggnad nästa[illegible] hela år 1941 och insattes i tjänst igen först i början av november 1941 -

GUSTAV V 17.7.40

Ihjälskållade på Gustav V den 17.7.40

† Flaggkorpral 930-30 Karl Algot Nilsson, Malmö, 32år
† Furir 8-36 Stig Erik Olav Nicklasson, Glimåkra, Kristianstad, 24 år
† 2a klass sjöman Bo Ingvar Jönsson, Trelleborg, 18 år
† 3e klass sjöman Sigurd Johan Bertil Svensson, Råå, 19 år
† 3e klass sjöman William Eugen Petterson, Spjutsbygd, Karlskoga, 19 år
† 3e klass sjöman Nils Erik Fransson-Gard, Nässjö, 18 år
† Vpl 43-212-39 John Lennart Andersson, Frillestad, Påarp, 20 år
† Vpl 193.34-39 Axel Lambert Axelsson, Smögen, 20 år
† Vpl 3MK- 478 Larsson, Mörby, 19 år
† ~~Vpl 50-212-39 John Lennart Andersson, Frillestad, Påarp,~~
† Vpl 50-212-39 Allan Peter Valdemar Friman, Frillestad, Påarp, 20 år

---

Historik

Pansarbåt på 7275 depl.ton byggd 1918 vid Kockums i Malmö av stål. L 120,9 B. 18,6 största djupg. 5,6. Tillhörigt Svenska Marinen. Kölsträckt 12.6.15, sjösatt 31.1.18 samtidigt som ubåten Sälen och döpt av kronprinsen. Levererad 12.3.21 från Götaverken .Lev. försenats av materielbrist. Pansartjocklek i vattenlinjen och i kanontornen 20 cm, tjockaste pansardäcket 4 cm. Bestyckning: 4 st 28,3 cm och 6 st 15,2 cm kanoner,4 st 75 mm AKA, 4st 40 mm och 8 st 25 mm:s LV-AKA ,alla i dubbellavettage. -En kraftig skorsten.Övriga pansarbåtar hade alla 2 skorstenar. Bunkers, 360 ton kol & 270 ton olja. Huvudmaskineri en Westinghouse ångturbin på 22000 hkr kopplad till 6 Yarrow kolpannor och 2 Penhoet oljeeldade pannor. Fart 22½ knop GV var 1940 vårt största örlogsfartyg .Drotting Victorias deplacementtonnage var 7120 ton, Sveroges 7080 ton. Vid modernisering 1930, 1938 fick GV bl.a nytt roder. Underåren fram till 1939 gjorde GV många långresor,bl.a våren 1933 till Medelhavet. Sverige var den första av de 3 s.k F-båtarna,sjösatt 3.5.15 vid Götaverken med kungafamiljen på tribunen. Pengar till byggandet av ~~de 3 pansarbåtarna~~ Sverige kom från svenska folket och totalt kostade det15 miljoner kronor. -Sverige överfördes 1947 till reservflottan och befälstecknet ombord halades för sista gången.I juni 1953 bogserades Sverige från Hårsfjärden till nedskrotning vid ÖVK.Hennes kanoner överfördes till kustartilleriet. DV låg då vid Skeppsholmen i Sthlm som säte för Flottans maskinskola och GV låg i Hårsfjärden, där hon fick överta tjänstgöra som skollokal för maskineleverna vid Berga. Ett provisorium under trista förhållanden med trånga slitna mässar,usel ventilation och dålig belysning. I april 1957 beföll Regeringen MF:s begäran om omedelbar utrangering av GV och DV.DV låg då vid ÖVS,rostig och övergiven. Den 5.4.57 bogserades GV till ÖVS för avrustningch förtöjde långsides DV. -

GUSTAV V 17.7.40

Den 5.11.58 bogserades Drottning Victoria iväg från Stockholm till ÖVK för nedskrotning. Hon var då fullständigt urblåstinvändigt. GV låg i Beckholms dockan i Sthlm 15.5.-2.6.57 för nedmontering av bl.a radarutsrustningen. Sedan släpades hon tillbaka till Berga Örlogsskola för att tjäna som skollokal i ytterligare 2 år före nedskrotningen.

Flottans män nr. 2, 2009

I Flottans Män nr 3/2007 berättade Artur Pettersson om den pannexplosion, som skedde på Gustav V. Redaktionen har fått ett brev från Olle Thörnqvist i Hässleholm, som tjänstgjorde som korpral vid maskinavdelningen på skeppet, när olyckan hände. Olle är i dag 91 år, men minnet är solklart. Artikeln innehåller några tillrättalägganden av Arturs artikel.

Artur Pettersson avled, innan hans artikel publicerades 2007, varför det inte gått att få några kommentarer kring Olle Thörnqvists inlägg, vilket hade varit självklart under normala förhållanden.

Pannexplosionen på Gustav V



Så här skriver Olle Thörnqvist (artikeln är avkortad)

Jag vill med detta inlägg beskriva min uppfattning om pannexplosionen på *Gustav V* 1940. Jag har under årens lopp i skrift sett olika berättelse från män, som har tjänstgjort på Gustav V vid det aktuella tillfället, till sådana som legat i flottan mej inte ombord på skeppet..

Dåvarande löjtnanten Yngve Rollof skrev senare i livet i Blekinge Läns Tidning, att 7 man omkom. En redaktör Sven-Åke Haglund har på internet under HMS GV skrivit: den 1 juli 1940 sprang en högtrycksledning läck på GV, varvid 10 man dödades. I Flottans Män nr 3/2007 har Artur Pettersson berättat om sina minnen från pannexplosionen. Mycket av hans berättelser stämmer, men vad gäller olyckan, förstår man, att det är andrahandsuppgifter, som förvandlats till sanning..

Jag är i dag 91 år och var vid olyckan 22 och maskinkorpral i babords turbinrum.

Vi gick i "Klart skepp" och var på väg mot Gotland för samövning med kustartilleriet. Jag kom ner på gretingen och anmälde mig för maskinisten. I detsamma kom en smäll och det ryckte i fartyget. Maskinisten, som var ny ombord, frågade vad som var åfärde. Jag, som var gammal i gården, svarade, att vi är väl framme vid Gotland och då skjuter vi med 28:orna. Som vi står och pratar sjunker ångtrycket och turbinen börjar sacka. Återigen, som gammal i gården, sade jag: "Detta är en vanlig övning, som fartygsingenjören brukar ordna. Jag skall då skifta från babords ångledning till styrbords. Övningen gick ut på, att man skulle skifta ledning. Jag fick ånga direkt från styrbordsledningen och turbinen gick upp i varv igen. Då jag stod och vevade på ångventilen, hör jag ett hemskt skrik genom lufttrumman, som kom från övre däck. Jag sade till maskinisten, att det var någon, som skrek på däck.

Efter någon minut sjönk ångtrycket igen. Man brukade aldrig stänga av ångan helt. Jag ringde då maskinchefen, för att erhålla besked och fick svaret, att det har hänt en olycka pannrummet och att det var förbud att lämna drabbningsstationerna. Vi var fortfarande okunniga om, vad som hänt. Vi pratade och spekulerade. Efter tre kvarts väntan begärde vi få lämna posterna, men detta beviljades inte. Först efter någon timme fick vi flytta oss. Maskinisten lämnade och jag och smörjaren fick vänt på besked. När maskinisten återvände, var han likblek och berättade om den svåra pannexplosionen. Hela korridoren är svartmålad av aska, sot och ångluften var stark. Dörren till pannrum 4 hade slitits bort och dörrhålet hade verkat som ett sprejmunstycke, där ånga, aska, sot och kolstybb hade sprutat golv, väggar och tak.

Det kändes dock bra, att fartyget och besättningen hade fungerat på det sätt, vi hade övat ett stort antal gånger.

Eldarekorpralen i pannrum 3 hade blixtavstängt pannorna och det var därför jag blev av med ångan.

Räddningsgruppen hade utfört ett mycket svårt arbete och biträdande räddningsledaren, min bäste vän, Thore Löfgren, berättade, att när han kom ner i pannrummet satt en rekryt under en lejdare till synes oskadd. När man tog tag i honom, ramlade han ihop och man fick samla honom i kläderna.

Totalt omkom 7 man i pannrummet. När vi kom upp på däck, fick vi veta, vad som hänt där. En korpral och en rekryt var på väg till en luftvärnspjäs och när de kom mittför lufttrumman från pannrummen, slog skållhett vatten ut från trumman och skållade dem. Korpralen skrek, att han blivit skjuten och det var det jag hörde i turbinrummet.

Vi såg en vedettbåt på sidan om *Gustav V,* där läkare och sjukvårdspersonal arbetade med de två skadade. Vedettbåten gick med full fart mot Visby, men de skadades liv gick inte att rädda.

Efter inövat mönster började reparationsgruppen reparera ångledningen. Efter cirka 3 timmar fanns en användbar ångledning. Samtidigt hade styrbordsvakten tagit upp tryck i de oljeeldade pannorna och fartygsingenjören kunde meddela, att fartyget var klart för gång med 12 knop. Vi gick till Hårsfjärden. Vi var flaggskepp för Kustflottan och vi lämnade Chefen kustflottan och hans stab på pansarskeppet *Sverige. Gustav V* gick till Beckholmsdockan, dit personal från Örlogsvarvet i Karlskrona kom för att utföra erforderliga reparationer. I dockan höll luftvärnet högsta beredskap.

Själv mönstrade jag av för att fortsätta på pansarskeppet *Oscar II* och därefter på den nyrenoverade kryssaren *Fylgia.* Jag muckade från flottan 1943.

Jag hoppas, att mitt inlägg ska rätta till de fel, som funnits i tidigare berättelser. Det tragiska resultatet blev, att 9 man omkom. (artikeln redigerad och förkortad av red)

Olle Thörnqvist

GG 249 MATS 20.7.40

OMÖTIVERAT ANFALL AV OKÄNT BOMBPLAN MOT FISKANDE ÅNGTRÅLARE W. MÅSESKÄR

Rapport

Besköts av okänt bombplan i låganfall lör 20.7.40 kl 16.20 under trålning c:a 60 'W Mäseskär i SW vind och hög sjö med regnbyar. Styrmans vakt 10 ombv. Djupg F 8'- A. 14'6''

xxxxxxxxxxxx

Lör 20.7. kl 02 anlänt till fiskeplatsen c:a 60'W Måseskär, satt ut trålen och börjat gå västerut. Efter c:a 18'trålning vänt och gått österut. Ca kl 16.40 närmade sig ett bombplan av okänd nationalitet akterifrån,gick ner på låg höjd, fällde en bomb och besköt Mats med kulsprutor.Bomben exploderade i vattnet c:a 30 meter akter om fartyget som skakades mycket kraftigt.Plane strök över Mats från aktern något på BB-sidan, girade för om Mats åt STB och gjorde en lov runt Mats för att sedan komma upp igen något om BB under kulspruteeld mot trålaren. Planet fortsatte sedan mot trålarna Ibis och Göran av Göteborg som fiskade c:a 5'från Mats och besköt dem,kom sedan åte inflygande mot Mats men öppnade denna gång inte eld utan försvann i västli riktning.Mats fått ett30-tal träffar från BB bog tillflaggstången akter. Fisket avbröts och Mats satte högsta fart mot Göteborg och anlände till Fiskhamnen där söndag 21.7 kl 04.30

Sjöförklaring i Göteborg den 25.7.40 kl 14

Sakkunniga: Sjömanshusombudsman Reinh. Bråkenhielm & sjökapten Magnus Lund Berg. 1) Var Mats försedd med nationalitetsmärken och var svenska flaggan hissad vid tillfället?

Befh Isaksson: Då bomben exploderade skyndat upp på däck från sin hytt stoppat maskin och börjat hala in trålen. Mats hade haft de blågula färgerna målade på bogar och låringar, svenska flaggan målad på styrhyttstake och på båda sidor om styrhytten samt flaggan hissad akter när planet närmade sig. Det flög mycket lågt och stor hastighet varför man inte kunnat se dess nationalitetsbeteckningar. Befh på Göran sett att planet varit märkt med en svart ring och innanför den en gul ring. Tillplattade kulor hittats ombord från 8 och 20 mm kulsprutor.

StyrmanKarlsson: Haft vakt och stått i styrhytten som utkik. Matros Gusts son stått till rors. När styrman hörde motorbullret från det annalkande bombplanet skyndade han akterut och började hissa svenska flaggan. Han hade nätt och jämt fått upp den när planet dånade över med smattrand kulsprutor och bomben exploderade akterut med ett väldigt vattenuppkast. Karlsson kastats omkull på däck av lufttrycket. Inte hunnit se några beteckningar på planet.

GG 249 MATS 20.7.40

Maskinist Engelin: Hört explosionen i sin hytt , skyndat ut i maskingången och stannat där tills planet avlägsnat sig.

Matros Gustafsson: Tillrors. Styrman kastat sig ut ur styrhytten då motorbullret hördes och rusat till flaggstången akter för att hissa flaggan. Sett attplanet haft några ringar målade inuti varandra på sidan men minns inte färgerna.

Crew list (Uppgifter från skilda håll)

Befh Abraham Isaksson, Göteborg, 2.10.90 i Grundsund (sedan 1925)
Styrman Einar Filip B.Karlsson, Göteborg, 26.9.99 i Gtbg (3 veckor ombord)
Maskinist Gustav Harry Wilhelm Engelin, Gtbg, 25.3.04i Göteborg
Eldare Herman Laurentiusson, Gtbg, f- 89 i Gtbg
Törnare Jonas Jonasson, Gtbg, f- 89 i Fiskebäckskil
Lämpare Sven V.Varolin, Gtbg, F- 19 i Halmstad
Matros John Valdemar Gustavsson, Gtbg, 27.5.01 Gtbg
Matros Oscar Edvin Harry Andersson, Gtbg, 1.12.89 Gtbg
Matros Hanry A.Andersson, Klädesholmen, f- 98 i Flatholmen
Matros Nils R.Olofsson ,Gtbg, f -02 Gtbg

KK mmemoraal 10.8.40

Orsak till olyckan : obekant.

Svenska flaggan var målad på styrhyttens tak och sidor.På bogar och låringar voro de svenska färgerna anbringade och så snart flygmaskinen nalkades hade svenska flaggan hissats akterut.

Ex officio
Bo Bergström

UD H.2060 Fiske

Tidningen Arbetaren 22.7.40

Ångtrålaren Mats blev i lördags e.m under fiske i Skagerack bombad och beskjuten med kulsprutor av ett okänt flygplan. Bomben föll i vattnet mellan Mats och en annan ångtrålare och orsakade häftiga skakningar ombord. Därefter beströk piloten Mats BB-sida med en kulspruta. Minst ett 30-tal projektiler träffad.Styrhytten genomborrades av en kulkärve och fick ett 5 cm stort hål varifrån kulorna fortsatte ut genom akterdörren. Skorstenen erhöll ett stort hål, taljan för om trålen sköts av på flera ställen och BBlanternstag förstördes. BB bog blev särskilt svårt pepprad. Strax ovan vattenlinjen uppstod 2 läckor som måste pluggas igen och ett stycke högre upp genomborrades de dubbla plåtarna till skansen av en mängd kulor som bildade ett stort hål, som även det kunde vara en farlig läcka om fartyget skulle komma i rullning.Kulorna trängde sedan långt in i träpanelen i skansens aktersida. En av BB-kojernas träväggar genomborrades av kulor både ovan-

GG 249 MATS 20.7.40

för och under en sovande besättningsman, och en kula fläkte upp en burk på bordet för att sedan fastna i underkanten på en koj om STB där en annan besättningsman låg. Även Ibis av Göteborg utsattes för beskjutning utan att bli träffad. Inalles 4 trålare voro verksamma på platsen och alla avbröt trålningen och gick hem. Även en trålare på väg ut till fisket vände om då besättningen fick höra om beskjutningen.

Odaterat klipp ur DN

Göteborg,Söndag: Ångtrålarna Mats, Ibis, Göran och Titania av Göteborg utsattes i lördags för beskjutning ochbombfällning från ettokänt plan då de trålade vid Halsebanken utanför Jyllands kust. Mats träffades av ett 30-tal projektiler medan de 3 andra undgick att träffas. Ingen människa skadades. Befh på Mats, Abraham Isaksson, förklarade att man inte kunnat iakttaga planets nationalitet trots att det flera gånger kretsade kring trålarna.Planet flög nämligen så lågt vid sidan av fartyget - blott 25 meter över vattenytan - att ingen kunnat se vingarnas undersidor. När planet sista gången passerade hade kapten Isaksson kastat sig ner på däck för att bättare kunna se nationalitetsmärkena,men han lyckade ändå inte. En stund efter det planet försvunnit kom 2 tyska plan på rätt stor höjd men från dessa skedde ingen skottlossning. Bomben ,som var avsedd för Mats, kreverade 30 meter akter om Mats som skakades kraftigt. Omedelbart därpå vände planet om och beströk trålarens BB-sida med eld frmn kulspruta eller automatkanon, och efter en kort stund upprepades attacken. De ombv tog skydd så gott sig göra lät. Kapten Isaksson framhåller att det var ett rent under att ingen träffades av något skott. På BB-sidan låg ett par hål så nära vattenlinjen att de måste pluggas igen. Kulor gick igenom skansen där 2 man låg och sov. Flera kulor träffade skorstenen, styrhytten och aktermasten och rederimärket på skorstenen genomsköts. Efter åtskilligt besvär fickman upp trålen och satte kurs hemåt. Alla 4 ångtrålarna kom till Göteborg på söndag f.m. 21.7

UDHP 80C 3513 Endast befh anmälan till sjöförklaring.

UD HP 1582 Mineringar tec.

Byråchef A.Croneborg,UD, i brev till landshövding M.Jacobsson,Gtbg,2.8.40

Med anledning av Länsstyrelsens remiss till Jordbruksdepartementet den 27.7.40 i ärendet rörande beskjutningen av ångtrålaren Mats den 20.7 , ber jag få nämna att beskjutningen inträffat inom ett område där fartyg, enligt vad man från såväl Brittisk som Tysk sida förklarat, löpa fara tt utsättas för stridshandlingar.

GG 249 MATS 20.7.40

Reparation vid Lindholmens varv

Mats reparerade vid Lindholmen den 22-28.7.40 till en kostnad av 4265 kr.
Flera hål igensvetsades i B_h bordläggning där 2 plåtar utbyttes.
3 hål riktats och svetsats i BB brädgång mitt för förmasten.
All panel i förskansen om BB samt halva förskottet, 2 skåp,2 kojer, en bänk och ett bord tagits loss, delvis förnyats och sattsupp igen.
6 spant riktats och 2 reparerats.
Teakdörr med glasruta i styrhytten förnyad o.a. rep. på styrhytten
Ny flaggstång akter.
En kompasspåle förnyad och nakterhuset reparerats
Nytt glas och ny gummislang till gaslampa för däcksbelysningen.
3 st nya 7½''glas i dagöppning.
En tågtalja och en fiskartalja förnyade.
Förmasten: ~~xx~~ båda aktre vant förnyade STB samt aktersta BB-vantet.
2 stag till topplanternan samt lanternfallet förnyade.
Urborrat en kula i masten och en i akterbommen o pluggat hålen.
Skorstenen: Ett hål o bolagsmärket utslaget ochigensvetsat.
Målningsarbeten.

Generalräkning

Rederiets generalräkning till SKN 7.9.40 slutade på 5565:33
inklusive bunkerkol, hyror och krigsrisk samt matpengar för 10 ~~xxxxx~~ man i 9 dagar och 6 timmar'a 2:50.
TrålAB Mats fick 14.9.40 en check från SKN på 5125:33

SKN vol 237

Kollision med tyskt vaktfartyg

10.8.42 , befh Abr.Isaksson, avgick Mats från Göteborg till fiske i Skagerack ochrände kl 22.40 i intensivt mörker 60'W Hamneskär ini ett mörklagt fartyg som upptäcktes liggande förut om BB pch som inte kunde undvikas genom STB-gir. Omedelbart före kollisionen blinkade en morelampa strax förut om STB.Trots full back törnade Mats nästan stävrätt på det okända fartyget som sedan försvann i mörkret. ~~xxxxxxx~~ Ett annta fartyg somlegat förut om BB tände strax efter kollisionsbraket sina lanternor fullt signalställ och en röd lampa på aktermasten och kom efter c:a 30 minuter upp långsides Mats och frågade på tyska hur det gått med Mats. Båda dessa fartyg var tyska vaktfartyg. Mats fått stäven krökt ovan vl och STB ankarklys spräckt, men fortsatt fisket till onsdag 12.8 kl 03.30
Kom till Göteborg kl 14 den 12.8 Sjöförklaring i Gtbg 17.8.42
Mats kom till Lindholmen 13.8 och dockades. Reparationen klar 18.8.42
Rep.kostnad 15.195:- kr

GG 249 MATS 20.7.40

Historik

Ångtrålare på 255 brtön byggd 1906 i Selby av stål. (Ex Vesper I) 300 dw L 38,3 B 6,7 Tillhörig Trål AB Mats (C.A.Berglund) I Göteborg, grundat 1930 som i nov 30 inköpte Vesper I från Norsk Trawlcompanie i Oslo. Mats hade "käckt språng", 2 akterstagade master och akterstagad skorsten vilket gav intryck av fart. Farten var dock endast 10 knop. 475 ihkr maskin.
I aug 43 lades alla Göteborgs 14 ångtrålare upp t.v och besättningarna - ett 100-tal man- avmänstrades. 10.3.44 hade Mats en grundstötning. Se detta datum för vidare historik.

UD Hp 22 vol 1140

CMDV 304:MIL till CM. HEMLIG

Ink. CM 24.7.40
D.n:r H.U.560

På anmodan av direktionen i Ångtrål AB Mats, C.A.Berglund, har jag den 22 ds besökt den av ett okänt flygplan beskjutna ångtrålaren Mats samt därvid erhållit följande upplysningar av fartygets kapten Abraham Isaksson. Beskjutningen ägde rum den 20.7 omkring kl 16.40 å lat N 57° 56′- long. 0.9° 42′. Trålaren hade följande fasta neutralitsmärken: Målad svensk flagga å tak samt STB och BB sida av styrhytten: vertikala fält av sedvanlig typ utombords på bogen och akterut.Vid beskjutningenlåg trålaren med redskapen ute på kurs ost. Flygplanet nalkades akterifrån - från väster- varvid nu flaggan hissades å flaggspel akter. Då flaggan var hissad halvvägs ,fällde flygplanet en bomb som träffade vattenytan akter om trålaren på ett avstånd av c:a 2/3 av fartygets längd.Planet flög därefter på c:a 25 meters höjd längs trålarens BB-sida,rundade trålaren för om densamma och strök sedan längs dess STB-sida.Vid bägge passagerna öppnade planet eld. Vid den första passagen erhöllos flera träffar (se nedan) Under den andra passagen träffades ej trålaren. Planet fortsatte därefter västvart hän men återkom efter någon stund.Då öppnade det emellertid ej eld. På grund av den hastighet varmed det hela skedde ,samt även av den anledningen att anfallet kom oförberett,kunde planets nationalitetsbeteckninag ej urskilja från trålaren. Emellertdi trodde sig kapten,delvis efter samtal med kaptenen å trålaren Göran,somlegat i närheten och ävenledes beskjutits, kunna konstatera att i flygplanets beteckninag ingått " en gul ring och en svart ring." Ett relativt hastigt överslag ger vid handen att tydlig kulsprutor av tvenne kalibrar använts, en grövre kaliber om sannolikt c 20 mm och en mindre om c:a 8 mm. Med reservation för vad som vid en noggrannare besiktning ev kan konstateras,unna följande träffar antecknas

forts

GG 249 MATS 20.7.40

Å styrhytten om BB 2st,varav åtminstone en av grövre kaliber.
Å stöttan till pålkompass 1 st.
Å skorsten 1 st av grövre kaliber.
Å akterbommen 1 st mindre kaliber.
Å flaggspelet 1 st.
Å en tågvirkestalja 1 st.
Å förmasten 3 st av mindre kaliber.
Å BB trålargalge 3 st.
Å däckshus under bryggan 1 st (mindre kaliber).
Å BB bog vid skansen 2 st, större kaliber, 1 st mindre kaliber.
Å BB sida vid backsinredningen 1 st - möjligen grövre kaliber.
Å BB brädgång 4 st av grövre och 1 st av mindre kaliber.
Å B_b Bog 5 st mindre.
Samtliga träffar hänföra sig till beskjutning mot trålarens BB-sida
Det synes som ett under att ingen av besättningen skadats.

Nya Varvet 23 juli 1940

Harald Åkermark/ N.Holm

Sänts till CM och till Länsstyeelsen ,Gtbg.

RAPPORT

Insänd av redaren C.A.Berglund,Gtbg 23.7.40 till Länsstyrelsen i Gtbg. om beskjutningen av Mats.

Fre 19.7.40 kl 16 avgått från Göteborgs fiskhamn för fiske i Skagerack. Fartyget fullt bemannat och fullt utrustat för fiske samt i sjövärdigt skick.

Lör 20.7 kl 2.00 anlänt till fiskeplatsen belägen c:a 50′W. Måseskär där trålen satts och fisket påbörjats,varvid fartyget drog västerut. Efter c:a 18′trålning sattes kursen österut under fortsatt fiske.Kl 16.40 styrde en flygmaskin av okänd nationalitet akterifrån mot fartyget, gick nerpå låg höjd och fällde en bomb som slog ner i vattnet akter om fartyget c:a 30 meter från detta. En mycket kraftig detonation uppstod då bomben nådde vattenytan och fartyget skakades mycket kraftigt. Samtidigt påbörjade flygmaskinen beskjutning av fartyget,vilket fortgick hela tiden som planet passerade fartyget något om BB.För om stäven girade flygmaskinen STB hän,gjorde en lov runt fartyget,kom återigen akterifrån upp något om BB och besköt fartyget igen.Därefter fortsatte Flygmaskinen mot Göteborgstrålaren Ibis som var sysselsatt med fiske c:a 5′från Mats,kom sedan tillbaka till Mats men lossade då

GG 249 MATS 20.7.40

intet skott. Därefter försvann flygmaskinen i västlig riktning. Vid företagen besiktning av fartyget konstaterades c:a 30 träffar på fartyget från BB bog till flaggstången akter. Fisket avbröts och Mats avgick till Göteborg dit den anlände 21.7 kl 4.30.

Göteborg 22.7.40

E.Karlsson H.Engelin Abr. Isaksson
Styrman Maskinist Befh å ångtr. Mats

Ink t. Jordbruksdept.30,7.40

GRETH 21.7.40

OFFER FÖR FLYGFÄLLD BRITTISK MAGNETMINA I ÖRESUND - LIKSOM NEDJAN 22.7

Rapport

Avgick Göteborg lör 20.7.40 destinerad till Danzig i barlast. Djupg f 7'-A c:a 11' 18 ombv.
Minsprängd sön 21.7 kl 10.15 1'SSW Drogdens fyr. Halvklart. Befh på brygga Utkik på backen. 2e maskinist Gummeson dödad. Följande 5 personer skadade: Befh, föreståndarinnan, kokerskan, jungman Sandahl och eldare Sven Svensson.

Landskrona 27.7.40
Carl Hemberg
Befh

Journal

Lör 20.7. kl 15 avgått från Göteborg med hamn-och sjölots ombord,assisterad v bogserbåt. 15.30 avlämnat hamnlots & bogserbåt. 16.45 erhållit tillstånd utpassera av patrullbåt vid Böttö fyr.Avlämnat sjölotsen. Kl 17 passerat Buskär om STB,satt loggen =0. Styrt under pejlingar inom 3-milsgränsen till kl 22.30 då Morups Tånge fyr pejlats i N 87° O dist.=3'logg =49. Härifrån styrt magn.S 30 O. till kl 24. Logg = 55.
Sön 21.7 kl 24 - 04040 styrdes magn.S 50° W , då Kullens fyr pejlas i S56° O Dist. = 1' logg = 88. Halat in loggen. 05.50 passerat genom nätspärren. 07.50 passerat Valagrundets prick nära om BB. Kl 08 passerat Stengrundspricken om BB . 08.30 passerat Pinhättans prick om BB. 09.15passerat lotsgaljoten " Malmö Redd" . 10.15 passerat Drogdens fyr om STB; satt logg = 0. Omedelbart därpå skakade en mindetonation fartyget från för till akter.På bryggan befann sig u-teckna (befh) samt rorgängaren,jungman Sandahl.Utkik på backenvar lättmatros Magnusson. Ie styrman och matros Bohlin just varit akter och satt ut loggen. Vi som befunno oss på bryggan kastades högt upp i luften och jag själv över solsegelåsen varvid jag vid nedslaget skadade ben och axel. Sedan jag sansat mig något och begrundat det inträffade antog jag först att det var en minexplosion, men då ångan kom utrusande ur pannrummet trodde jag att en pannexplosion inträffat,varför jag omedelbart skyndat ner till maskinrummet,varifrån chiefen just återkom efter att försök att ta sig dit ner vilket dock omöjliggjordes av rusångan. Chiefen skyndade att stänga av pannorna med avstängningsanordningen från däck och lyckade därmed efter en stund så att ångan avstängdes till stora maskinen. Därvid kunde konstateras att det måste ha varit en minexplosion, förmodligen enmagnetmina. Vakthavande eldaren Svensson kom uppspringande från eldrummet och sade på min förfrågan att vakthavande 2e maskinisten var på väg upp efter honom. Jag gjorde omedelbart härpå en undersökning för att förvissa mig om att alle man var i behåll men kundeinte finna 2e maskinist Gummesson. Så fort rusångan av-

GRETH 21.7.40

tagit något gick matros Bohlin och lättmatros Magnusson ner och fann då Gummesson liggande död på manöverdurken. Liket bars upp på däck och inlades i en presenning. Vid samma tillfälle konstaterades att fartyget läcktex och att vatten strömmade in i maskinrummet. Livbåtarna sjösattes och efter att ha tagit hand om sina tillhörigheter,begav sig en del av besättningen i BB båt. Kvar ombord stannade befh, styrmännen, chiefen, matros Bohlin och lättmatros Magnusson. 2 motorbåtar anlände från land och kom långsides. Från dessa meddelades att vi inte kunde påräkna någon hjälp från bärgningsfartyg och då vi befarade att fartyget skulle sjunka gick alla utom befh och chiefen ombord i dessa motorbåtar och medföljde till Dragör. Gummesons lik fördes där till bårhuset. Ankaret hade fällts strax efter explosionen på c:a 12 meters vatten. Befh givit styrmännen order att underrätta rederiet från Dragör. 09.30 kom en lotsbåt från Drogdens fyr och frågade om vi inte skulle följa med iland eftersom, på grund av minfaran, ingen hjälp kunde ges till fartyget. Maskin- och akterrum var då till 2/3-delar vattenfyllda .Jag och chiefen beslöt då att följa med lotsbåten och medtog livbåtarna på släp efter lotsbåten. I Dragör fick jag order attfortsätta till Köpenhamn,där vi uppsökte Heckscher & Sons eftr. som efter samtal med rederiet meddelade mig att assuransen ordnat bärgningshjälp. I Köpenhamn uppsökte följande läkare: Föreståndrskan, kokerskan,eldare Svensson och jungman Sandahl.

Mån 22.7 03.30 avgick befh och chiefen tillsammans med bärgningsmanskap från Köpenhamn med bogserångaren Pluto som kom ut till Greth kl 04.50 Greth låg med svår STB slagsida och däcket 1' under vatten. Omedelbart efter ankomsten avsågades ankarkättingen eftersom ankaret inte kunde hivas in. Bogserbåten kunde p.g av sjöhävningen inte gå långsides och föra över ånga tillxxnankarspelet. Kl 06 bogserades Greth in mot xxxx Saltholm och tog kl 07.20 botten på 6½ meters djup syd Saltholm, med akterrum och maskin vattenfyllda och mängder av vattenäven i förrummet och i manskapshytterna. Kl 11.30 kom bärgningsångaren Sif utbogserande med pumpar vilka ombordriggades så att länspumpningen kom igång. Kl 18 var fartyget lättat så att det flöt under pumpning. Lots tillkallats och kl 19.30 påbörjades bogsering mot Köpenhamn. Kl 21.10 ankrat på grund av mörker norr om Nordre Röse fyr på 6,5 meters vatten.

Tis 23.7 05.20 bogserats vidare till Stubben där Greth uppankrats kl 07.10 på 6,5 ms vatten. Under dagens lopp dykarundersökning och provisorisk tätning fram till kl 16. Fortsatt pumpning.

Ons 24.7 Bärgningsmanskapet tätat hålet för den sprungna sjöventilen till cirkulationspumpen. Uppriggat en motorpump på lucka3, varefter Sifs ångpumpar återtogs. Kl 13.15 kom bogserbåten Tyr ut med fartygets be-

GRETH 21.7.40

sättning.Erhållit odder att fortsätta till Landskrona. Avgått 14.10 med lot ombord, bogserad av 2 bogserbåtar. Strax efter det bogseringen börjat kom stenfiskefartyget Dagmar med det ankare vi stuckit ifrån oss på olycksplats En av bogserbåtarna tagit ombord ankaret. Lots kl 17 på Landskrona redd, anlänt och förtöjt vid Stadskajen kl 18.20. Ankaret ishacklats provisoriskt och hivats ombord i Greth.

Tors 25.7 07.40 skiftat till Öresundsvarvet och förtöjt utanför dockan.

Fre 26.7 Under dagen har fartyget genomgåtts och konstaterats att det erhållit betydande skador.

Landskrona 27.7.40
J.Hemberg befh

Maskinjournal

Lör 20.7 tagit upp ångan i båda pannorna kl 07.Satt nytt glasrör på STB panna. Samlat och provkört lysmaskinen.Hackat rost i överboxen STB. Lämpat askan överbord. Värmt upp maskinen för avgång kl 15. SF 16.20 varierande manövrer till full fart 16.45

Sön 21.7 Full fart 10 timmar 15 minuter. Varvtal 72. Fartyget minsprängt kl 10.15

Landskrona 29.7.40
Befh

Crew list

o Befh Carl Julius Hemberg, Slottsvägen 93, Lahäll, 5.12.89 i Hälsingborg
Ie styrmanErik Lambert Bjurling,Sthlm, 3.1.05 Malmö
2e styrman Janne Siegfried Persson, Brunnby, 20.9.96 Brunnby
Chief Otto Nilsson, Hallaryd, 5.1.84 Lilla Slågarp
2e maskinist John Edvin Gummeson, Ö.Boulevarden 34,Kristianstad, 30.8.02 i Karlshamn. Gift, 2 små barn.
o Föreståndarskan Märta Westesson, ,Malmö, 5.7 90Felsstad
o Kokerskan Ebba Thegelström, Stockholm, 21.7.10 Lycksele
Matros Erik Gustaf Bohlin, Malmö, 22.4.02 Bromma
Matros Oscar Georg Bayard, Oscarshamn, 9.2.97 Oscarshamn
Lättmatros Erik Hjalmar Ferdinand Magnusson,Karlshamn, 25.8.20 Karlshamn
o Jungman Karl Byril Sune Sandahl, Karlstad, 13.6.19 Alster
Jungman Fritz Ljungkvist, Trolle-Ljungby, 30.9.08 Trolle-Lungby
Jungman Adolf Bertil Petterson, Valdemarsvik, 25.8.22 Valdemarsvik
Smörjare Henning Arvid Salomon Beeth, Villstad, 10.6.88 Villstad
Eldare Hjalmar Emanuel Andersson, Landskrona, 5.4.00 Gällivare
Eldare Gösta Anton Ekblad, Malmö, 30.2.06 Snårestad
o Eldare Sven Mauritz Svensson, Irretofta, 9.2.10 Tvetofta,Kristianstad län
Lämpare Bror Reinhold Bettersson, Stockholm, 10.4.01 Ekeby

o = skadade

GRETH 21.7.40

Rapport fra Rikspolitmesteren i Köbenhavns Amts Söndre Birk.

Söndagg den 21.7.1940

Idag kl 11.35 blev det herverende politistation medelt at der umiddelbart forinden havde fundet minesprengning af damper sted i farvandet ved Drogdens fyr, uden at man dog i öjeblikket kendte skibets nationalitet, bestemmelsested, hvorvidt der var saarede eller draebte blandt besetningen eller lgn. Undertegnede infandt mig derefter paa lodskontoret i Dragör, hvor detoplystes, at man havde vaeret i telegrafisk forbindelse med fyrpersonalet paa Drogdens fyr, der havde oplyst, at den minesprengte damper , der laa syd til west c:a en sömil fra Drogdens fyr, var damperen Greth, 1540 brton, tilhörende red AB Mercurius i Stockholm. Af skibets störrelse maa det skönnes at det er en besaetning paaca 17 mand i alt.Zoneredningskorpsets motorbaad i Dragör var straks efter sprengningen afsejlet til den minesprengte damper. Marineministeriets minesögningsfartöj i Dragör var ligeledes afsejlet til damperen. Fra lodsutkikstaarnet saas det at damperen, der laa ret for vinden,formodlig under anker, havde sit naturlige utseende ,og den flöd öjensynlig paa vandet paa delvis naturlig maade. Det oplystes yderligere blandt lodserne, at der fra Drigdens fyr var sat sperresignaler for sejladsen gennem Drogden. Laege Dick,Dragör, med samariter var til stede paa havnepladsen. Zoneredningskorpset mödte med 3 ambulanser efter anmodning far laege Dick. Röde Kors lokale avdelning var til stede med bekledning m.v. - Kl 14 inkom til Dragör havn Zoneredningskorpsets motorbaad med 4 söfolk fra den minsprengte damper.Söfolkene forklarede at damperens 2e maskinmester var draebt ved explosionen eller muligt skoldning af den udströmmende damp fra kedlerne der blev beskadigt ved explosionen. Saavidt disse söfolk visste var ikke ydligere draebte men der var vistnok 2-3 lettere saarede der vilde inkomme sammen med den övrige besättning og liket af maskinmesteren i minesögningsfartöjet. - De her anförte söfolk var paakledig og de var alle av svensk nationalitet. C:a k 114 indkom til Dragör havn det anförte minesögningsfartöj,der medförte liget af en mandsperson, vilket lig straks i en af zoneredningskorpsets ambulanser blev fört til retsmediceinske institut , og videre var ombord skibets besaetning hvoraf en fyrböder havde lettere forbraending paa venstre hand, og 2 kvinder der var lettere kvaestet og rystet af begivenheden. Damperens I styrmand Bjurlind,der var med ind medminesögningsfartöjet, forklarte derefter at skibets navn og hjemsted er som alt anfört,og de var i ballast paa vej fra Göteborg til Danzig efter kul. - Da det idag ved 10.30-tiden (sommertid 11.30) lige havde passeret Drogdens fyr paa sydgaaende, blev damperen pludselig minesprengt i bunden , og ved spreng-

GRETH 21.7.40

ningen skete en explosion i kedeanlaegget , hvorved 2 maskinmestere blev draebt. Föreren og I maskinmestere alene er forblevet ombord i damperen der holder sig flydende liggende for anker paa omtrent sprengningsstedet. Kaptenen erklerer at han i öjeblikket er ude af stand til a fremskaffe navn m.v for den drepte maskimmester ,hvis efternavn er Gummes men vil straks imorgen udarbede en fulstaendig besetningsliste. De 3 lette saarede blev paa stedet forbundet af laege Dick. Paa maeglerfirmets regning blev besetningen kört til Sömandshjemmet Bethel i Nyhavn og her blev de 11 mandlige medlemmer af besetningen indkvarteret. De 2 kvinder blev indlagt paa hotel og de 2 styrmand blev indlagt i hotel.

Oxvig

Sjöförklaring i Landskrona 1.8.40 kl 12

Sakkunniga: f.d.sjökapten G.F.Persson & lotskapten Brynolf Romare.

Befh Hemberg: Ingivit följande skrivelse: " I anlutning till min anmälan av den 29.7 om avgivande av sjöförklaring får jag härmed nämna att genom ett förbiseende har i fartygets skeppsdagbok förglömts att inför att signalerna R.D. voro uppsatta på Drogdens fyr, vilket betyder "mir fara i detta eller angivet farvatten.",och anhåller jag härmed vördsamt att detta införes i sjöförklaringsprotokollet.

Landskrona 31.7.40 Hemberg Befh

Befh: Sikten varit klar och skarp utkik hållits. Måste varit en magnetmi på sakkunnigas fråga varför haninte tagit vägen genom Kogrundsrännan med tanke på minfaran utan valt Flintrännan,svarade befh att det inte finns några föreskrifter om att gå Kogrundsrännan och att han inte kä de till någon annan minfara i området än det officiella tyska minfält Signalen R.D., varom Ie styrman glömt att införa anteckning i dagboke hade befh antagit måste avse antingen ev. drivminor eller ev. det tys minfältet längre söderut. Han hade inte haft en tanke på någon fara f magnetminor i Öresund.Vid explosionen hade fartyget krängt över hårt De som skadade endast fått ytliga skador och samtliga kunde snart fö väntas vara återställda.

Ie styrman Bjurling: Befunnit sig akter och satt loggen vid explosionen En stoppsignal borde varit uppsatt på Drogdens fyr eftersom minfaran var omedelbart överhängande.

Chiefen Nilsson: Väckts av explosionen i sin hytt midskepps intill mask kappen. Rusat ut och sett rusånga strömma ut från maskin. Förgäves f sökt ta sig dit ner.

Matros Bohlin: Satt loggen tillsammans med Ie styrman.

Jungman Sandahl: Stått till rors,haft god utsikt över backen. Signalen R hade han trott avse det tyska minfältet söderut. Kastats baklänges mot nakterhuset o fått en inre blödning i högra låret.

GRETH 21.7.40

Eldare Sven Svensson: Vakt i eldrummet. Vid explosionen sprängdes pådragsventilen bort från högtryckscylindern ochångan rusade under högt tryck ut i maskin- och eldrum. Först rusat till eldrumslejdaren men tvingats tillbaka av ångan. Mött 2e maskinist Gummeson som sagt att det var omöjligt att komma upp via maskinrumslejdaren.Svensson gjort ett nytt försök att springa uppför eldrumslejdaren och lyckats nå upp till däck. Skållat vänstra armen. Gummeson följt honom strax i hälarna och hade trott att Gummeson skulle komma upp strax efter honom. Själv borde han vara helt återställd om någob vecka. (Armen i bandage)

Greths 2e styrman i brev till KK 5.8.40

I anledning av ss Greths minsprängning ber u-tecknad få meddela följande: Lör 20.7 avgick Greth från Gtbg.Natten till 21.7 passerade ångaren utanför 3-milsgränsen mellan Kullen och Hallands Väderö.Anlände under f.m 21.7 till Malmö redd fyrskepp, där ångaren under tidigare resor tagit lots och resan fortsatts inom 3-milsgränsen. Av en eller annan anledning nonchalerades denna försiktighetsåtgärd.Resan fortsattes genom Flintrännan i riktning mot södra inloppet till Drogdens fyr där signalen "Minfara" var hissad och troligen även stoppsignal, då flera fartyg stoppats där på morgonen och ett flertal fartygsvrak voro synliga.Det oaktat fortsattes resan till dess fartyget minsprängdes varvid 2e maskinisten dödades och andra skadades.Om denna olycka inträffat inom 3-milsgränsen så hade saken ställt sig i en helt annan dager. Man har rätt att fordra att alla till buds stående försiktighetsåtgärder iakttagas unde nuvarande förhållanden s så att ej andra människors liv och egendom utsättes för onödiga risker på grund av en mans godtycklighet. Man får ju förmoda att saken ej utan vidare kommer att strykas över, utan bli föremål för den undersökning som kan anses nödvändig för att utröna om en sådan olycka åtminstone i detta fall kunde ha undvikits omde sedvanliga försiktighetsåtgärderna iakttagits

Högaktningsfullt

Adress,Brunnby J.S.Persson

Tel. 52 F.d.2e styrman å ss Greth

KK memorial 3.9.40

Enligt en till KK ingången skrivelse från fartygets dåvarande 2e styrman (se ovan) skall befh efter passerandet av Malmö lotsgaljot hava fortsatt resan genom Flintrännan och därvid icke iakttagit de försiktighetsåtgärder som voro av nöden. Ångaren lär, enligt styrmannens utsago, under föregående resor hava tagit lots vid Malmö redd fyrskepp och fortsatt innanför 3-milsgränsen.Av någon okänd anledning skulle denna försiktighetsåtgärd

GRETH 21.7.40

hava nonchalerats och resan fortsatt utanför neutralitetsgränsen med känt resultat. Då det emellertid före ifrågavarande minolycka icke funnits några föreskrifter eller direkta varningar från Svensk sida som förbjödo fartyget att taga vägen genom Flintrännan, synes befh ej kunna lastas för att han valde ifrågavarande farled. Däremot hade det varit befh oavvisliga plikt att, innan fartyget passerat Drogdens fyr, hava gjort sig underrättad om va den hissade internationella flaggsignalen R.O. avsåg för farvattnet, detta så mycket mera som flera fartygsvrak voro tydligt synliga och dessutom stopp-signal för Drogden visades från samma fyr.Denna viktiga detalj omnämnes ej vid sjöförklaringen och kan även den ha glömts att införas i dagboken. I en av mig tillgänglig rapport till Köpenhamns polischef från kriminalpolisen i Kastrup hava danska lotsar konstaterat att spärrsignal för Drogden varit hissad och då denna farled praktiskt taget torde omfatta farvattnet o omedelbar närhet av Drogdens fyr, borde befh hava förstått at allvarlig fara förelegat.

Ex officio

Bo Bergström

Bilagor till KK memorial

Ett brev,Köpenhamn 8.8.40, till Greths rederi,L.Jeansson AB, Gustaf Adolfs Torg 14,Stockholm, från Heckscher & Söns Eftr.

"Der var den 21.7 hejst minefaresignal paa Drogdens fyr, og, efter medelelse fra fyret, blev stoppsignal hejst 10-15 minutter för explosionen intraf. Da Greth kom fra Flintrännan er det jo muligt att disse signaler ikke ble observerat af skibet. Nogen advarsel for minefare var ikke blevet utsendt gennem den Danske Radio, Efter hvad vi hunnet faa oplyst, laa der ikke nordpaa nogen baade å ventede, derimod 3- 4 baade sydpaa, men fra Greth har man neppe vaeret istand at observere detta.

INTYG

Härmed intygas att någon stoppsignal icke var synlig på Drogdens fyr vid passerandet av denna fyr strax före ss Greths minsprängning den 21.7. Av mig observerades endast signalen R.O. (Minfara i detta eller angränsande farvatten)

Stockholm 25.11.40

E.L.Bjurling

Ie styrman å ss Greth

Skrivelse till KK från Greths befh, Sthlm 25.11.40

I skrivelse av den 17.9.40 till red AB Mercurius har KK med anledning av det yttrande som KK sjötekniske konsulent under rubriken "Orsaken till olyckan" avgivit efter granskning av sjöförklaringsprotokollet angående ss Greths minsprängning 21.7.40, anmodat rederiet att från fartygets befh ti

GRETH 21.7.40

KK införskaffa skriftligt yttrande. I anledning härav ber undertecknad i egenskap av ss Greths befh få anföra följande:
Som framgår av sjöförklaringen xaxdaxjax bestämde jag mig efter passerandet av lotsgaljoten utanför Malmö att sätta kurs genom Flintrännan och ej genom Kogrundsrännan.Jaghade tidigare övertygat mig om att något förbud mot nyttjande av Flintrännan ej förefanns. Någon minvarning under den pågående resan hade heller icke utsänts vare sig i Svensk eller Dansk radio Vetskapen om detta och rådande gynnsamma väderleksförhållanden gjorde att jag valde denna mera lättillgängliga väg. (FÖRSTÅELIGT, har skrivits här i marginalen.)På Drogdens fyr var signalen R.O hissad, vilken signal omedelbart avlästes av mig och vakthavande Ie styrman Bjurling och tolkades av oss att avse det Tyska minfältet vid Falsterbo,vars läge var oss väl bekant. De fartygsvrak som här voro synliga föranledde mig att hålla yttersta noggrann utkik efter drivminor, men ansåg jag icke att förekomsten av dessa vrak borde tvinga mig att vända, då vederbörande bevakning i Öresund ej utfärdat förbud mot navigering i Flintrännan. Av bifogat intyg från Heckscher & Söns eftr. i Köpenhamn framgår visserligen att en stoppsignal varit hissad 10-15 minuter före ss Greths minsprängning,men ifrågasättes samtidigt, huruvida det varit möjligt att se signalen från ss Greth..Jag upprepar att någon stoppsignal icke kunnat bbserveras från ss Greth.Intyget säger vidare att att någon minvarning icke utsänts i Dansk radio.Av vad ovan anförts torde klart framgå att jag såväl som min besättning vid olyckstillfället iakttagit all nödig försiktighet och ej på något sätt varit vållande till olyckan.

Stockholm 25.11.40

J.C.Hemberg

Bo Bergström 29.11.40 tillfogat till sitt memorial att han utöver sitt yttrande intet har att reinra och hemställer att Kollegiet icke i ärendet måtte vidtaga vidare åtgärd.

UDHP 80c 1582

Hemligt signalmeddelande 4.7.40 kl 12.35 CMDÖ till CM

Legationen i Köpenhamn meddelar att Tysk trafik genom Flintrännan är på grund av minfaran förbjuden och dirigeras genom Drogden.Sjöfarten och lotskaptenen härommeddelats.

21.7.kl12 telegram Köpenhamnsbeskickningen till UD

Svenska ss Greta gått på en mina kl 11.20 syd Drogdens fyr på väg sydvart på int. vatten.Troligen luftfälld magnetmina. Tyskarna har bett legationen fästa Svenskarnas uppmärksamhet på risken att segla i Flintrännan.

21.7.kl 12.15 signalmeddelande CMDÖ till 6M

Sv. legationen i Köpenhamn meddelar: Svenska ss Greta gåttpå mina syd Drogdens fyr på int. vatten. Flyter, ass. av tyskarna, troligen magnetmina.

forts

GRETH 21.7.40

Vid nattens bombanfall fälldes antagligen magnetminor i farvattnen vid Köpenhamn. Även FlinträNnan kan anses riskfylld.

Uppläst i svensk Radio 21.7 på e.m.Varning från CM

Svenska ss Greta gått på en mina syd Drogdens fyr. Med anledning härav varnas sjöfarten för magnetiska minor i södra Öresund mellan Svenska och Danska landet.

21.7. kl 22.50 signalmeddelande CMDÖ till CM

Norra infartslederna till Köpenhamn kunna tills vidare ej befaras på grund av minrisk.Svepning pågår. Södra infartslederna samt angöringen Drogden-Flinträngan svepes nu av Tyskarna. Möjligen klara under morgondagen.

22.7 kl 11.42 signalmeddelande CMDÖ till CM

Greth under inbogsering till Köpenhamn. Trafik norra infartslederna till Köpenhamn återupptagen kl 11.25.

(Se även ss Nedjan 26.7.40)

Marinens sjöfartdetalj nr 64/40 9.8.40

Ny mintyp: Ur tillförlitlig källa erfares att engelsmännen på senare tid använt små fallskärmsminor , 50 cmx4,25, med 10 kg sprängladdning. En sådan mina flyter på en "korktöm" c:a ½ meter under ytan och en sådan korktöm är lätt attförväxla med ett nätflöte. Minorna är mycket explosiva och det är absolut livsfarligt att bärga eller demontera dem. De oskadliggöras genom beskjutning med gevär, handgranater eller stenkasning på minst 30 meters avstånd.

SKNEIII 180

BÄRGNINGSRAPPORT

Switzers bärgningsångare Pluto kunde gå ut från sin station i Köpenhamn först mån 22.7 kl 04.30 på grund av att hamnen är stängd nattetid. Greths befh och chief följt med ut. Pluto anlänt kl 05.50 till Grteh som låg för ankar på 12 meters vatten 2,2 sjömil StO Drogdens fyr med mycket stark STB slagsida och däckets STB-sida under vatten. Akterrum,maskin och kolboxar vattenfyllda. Hyttventilerna i poopen stod delvis öppna eller på glänt. Eftersom Pluto p,g. av slagsidan inte kunde ligga långsides och ge ånga till Greths ankarspel sågades ankarkättningen av och Plutos bogsertross shacklades i ankarkättingen varpå Pluto kl 17 började släpa Greth norrut mot Holmetungene fyr söder om Saltholmen. Ombord på Greth assistera 7 man från Dragös Bjerggelag som mommit ut med båt. Under bogseringen såg man att akterskeppet sjönk långsamt hela tidenoch redan innan Greth kl 08. tog botten med akterskeppet på 6,5 meters djup syd Holmetungene så låg hyttventilerna på poopens STB-sida under ytan. Pluto fortsatte att dra för att hålla fartyget mot strömmen. Kl 12.30 anlände bogserbåten Pan med

GRETH 21.7.40

ångläktaren Sif samt ytterligare 8 man från Dragör. Från Sif, som förtöjdes akter om STB, överfördes en ångpump till BB-sidan akterdäcket och började kl 17 pumpa med 2 sugslangar ner i akterluckan.Dykarundersökningen försvårats av stark sydgående ström och måst inställas. Kl 19 hade akterskeppet höjt sig så pass att Pluto kl 20 kunde börja bogsera Stubbegrunden på Köpenhamns redd. Vid 22-tiden var akterrummet läns men i maskin och kolboxar stod vattnet i nivå med ytan utombords. Ankrats på 6,5 meters djup kl 22.10 ½'N. nordre Röse fyr.Pumpat från akterrummet 30 minuter varje timme. Vattnet i maskin står till 2'under cylindertopparna. En ispektör fann att allt trävirke, glas etc var sönderslaget i hytterna.Nakterhuset på bryggan slagits loss och vält. - Under loppet av den 23.7 kunde Greth pumpas någorlunda läns sedan en dykare tätat en sprängd bottenventil i maskinrummet med träkilar och talg. Haveristen på morgonen släpats vidare till 6,5 meters djup vif Stubben och ankrats där. Natten till 24.7 hade vatten från maskin strömmat in i akterrummet genom läckor i skott och tunnel. Åter länspumpat. En motorpump förts ombord och kl 15 började Pluto och Tyr bogsera Greth mot Landskrona. Vid Middelgrunden mötte en motorbåt som bärgat STB ankare med 45 famnar kätting vilka togsa ombord. Stora skador konstaterats i maskin. Kl 19.25 förtöjdes Greth vid kaj iLandskrona. Pluto legat kvar långsides hela natten för ev pumpassistans. Vattnet steg dock inte under natten och motorpumpen togs bort torsdag morgon 25.7 Kl 08 tog lokala bogersbåtar Greth till Öresundsvarvet och Pluto avgick till Köpenhamn.

Skadespecifikation 30.7.40 Öresundsvarvets flytdocka

Omfattande plåtskador i kölsträket samt A-F-stråken (6 stråk)om STB och i A,B.C-stråken om BB. Riktning av bottenstockar, spant ,tanktaksplåtar i lastrum,maskin & eldrum. Rep. & förnyelse av länsledningar, fastsättning av ankarspelet med nya bultar, ompackning av båda klystavlorna, lyftning och besiktning av alla winschar, riktning av lejdare och barriärer,rep. av FW-tankarna, styrledningen , ny bryggdäckslejdare om BB rep av förhalningswinsch på poopen, drivning av poopdäck, rep av poophusskylightet ,drivning av 540 löpmeter trädäck på undre bryggan och 615 löpmeter på båtdäck, riktning av dävertar, reparation av köttbox och isbox på undre bryggan, reparation av 2 livbåtar och en arbetsbåt, 10 nya glas i maskinskylightet, uppriktning av bolagsmärkena på skorstenen, ett nytt skorstensstag, ny hatt på kabysskorstenen, rep. av ångröret till visslan, drivning av 380 löpmeter trädäck på övre bryggan, 2 nya livbältslårar, rep av nakterhus,kompasser, talrör, maskintelegraf,styrtrall,skyddskurarna och solsegelstället på övre bryggan etc.

Forts

GRETH 21.7.40

Hela inredningen drabbad, från salong till wc och förråd. Paneler och takinklädnad skakat loss, kojer fallit ner, tvättställ krossats,dörrkarmar splittrats,golvbeläggningar totalförstörts etc

I salongen: reparation av skott och ny takinklädsel av masonite, omstoppning av soffan, ny mahognybuffé och 2 nya skåpskivor, reparation och omploering av alla möbler, ny linoleummatta,omfoliering av spegelglaset vars ram restaureras, ny takmampa, ommålning.

Befh hytt: Reparation av panelen, kojen, soffan, skrivbordet,skåpet, bokslåpet och foldingen, rep av 3 fotogenlampor, ny mjuk matta ommålning

Befälsmässen: Fastsättning av bordet, rep. av skåp, hylla, soffa,dörr och dörrkarm.

I poophuset: Reparation av 3 teakdörrar, fastsättning av båda borden i mässen, rep. av panelen, ny makin med rör, 3 nya skottlampor. Reparation av möbleroch panel i 6 hytter och en gång. 12 nya madrasser, nya kuddar, 6 nya skottlampor, 9 nya ventilglas, nya durkar lägges etc

Överallt ombord hade värmeelementen lossnat från skotten.

Kortslutningar överallt i el.nätetombord.

I maskinrummet måste huvudmaskinen nermonteras och förses med ny bottenram 6 nya kolonner, nya hög- och medeltryckscylindrar, nyaringar,nytt ventilhus för stora pådraget mm - Den el. generatorn måste förnyas liksom brandpumpen och evaporatorn. Rörledningarna i stor utsträvckning förnyas. 3 st nya bärlager till propelleraxeln. Båda ångpannorna måste dras frami förrummet och tas iland för reparation. etc etc

Reparationen kostat 327.880:- kr

Rederiets generalräkning 23.8.41 till SKN

Slutat på totalt 368.768:81.

Heckscher & Sön i Köpenhamn ordnat logi för befälet på hotel Alba, inkvartering för föreståndarskan & kokerskan på Hotell Victoria och för manskapet på Sjömanshemmet Bethel (11 man i 3 nätter inkl. mat)

Kista mm till den dödade 2e maskinisten kostat 479 D.kr. och frakten till Malmö med ss Öresund 26.7 kostat 61 kr. 2 kransar från befh och chiefen 10:- Av 4 utsända ambulanser i Dragär kom 2 i bruk. Föreståndarskan, jungman Sandahl och eldare Svensson körts till sjukhus i Dragör.

I landskrona inkvarterades befälet på hotell Bristol och manskapet på Jönssons Resanderum.

Switzers fick 21.10.40 från SKN 30.000:- i bärgarlön

Dispache

(SKNEII) Dispache Stockholm 12.5.42 Per Hasselrot ålagt SKAN att ersätta fartygets hela enskilda haveri med 347.262:43 med avdrag för redan ut-

GRETH 21.7.40

betalade 283.247:18 = rest 64.015:25

SKN vol 209

Greth nära minexplosion 8.8.41

På resa Gävle-Bremen med malmlast 8.8.41 kl 09.25 i konvoj utanför tyska Nordsjökusten exploderade en magnetmina c:a 200 meter om BB varvid fartyget skakade svårt. Inga skador.

Historik Egna noteringar

Ostångare på 1688 brton byggd 1922 vid Nylands Mek.Verksted i Oslo av stål. (Ex Ella) L. 77 B. 11,9 Tillhörig red AB Marcurius (H.Jeansson)i Stockholm som i jan 1935 inköps Ella för 265.000 kr från Trelleborgs Nya Ångf.AB i Trelleborg (Jarl Malmros) och övertog ångaren i Landskrona. Greth gjorde sedan en resa via Finland och Göteborg till Kanarieöarna i tidsbefraktning för sitt förra rederi. Då fartyget lev i febr 22 till Trelleborgsrederiet var nybyggnadspriset 525685 kr. 2360 dw. 700 ihkr triplemaskin av varvets fabrikat. Three-islandtyp med 4 luckor,2 master 4 bommar och häckakter.

Bombskadad i Bremen 13.12 43 Se detta datum

Den 28.12 53 togs Greth i anspråk som spannmålsmagasin i Hälsingborgs hamn och började fyllas med råg som inte fick plats i siloanläggningen.

I juni 1954 såldes fartyget för 400.000:- kr till skeppsredare Johannes Ick i Hamburg och fick namnet Almut. I juli 1963 gick Almut till nedskrotning vid Walter Ritscherwerft i Hamburg.

NEDJAN 26.7.40

MINSKADAD I ÖRESUND - FÖR EGEN MASKIN IN TILL HÄLSINGBORG.

Rapport

Avgick St.Olofsholm ons 24.7.40 dest. till Trollhättan via Trelleborg för bunkring. Rumslast 1110 ton kalksten fårn Karta & Oaxens Kalkbruk till Stockholms Superfosfat-fabriks AB. Djupg F 14'3" - A 14'5'' 14 ombv Minexplosion fre 26.7 kl17.30 utanför Hälsingborg, Kulla Gunnarstorps tornspira i magn. N 11° W. och Pålsjö Gård i ungefär N 79° O. Befh & utkik på bryggan.

Journaldutdrag

Ons 24.7 18.40 avgått från St.Olofsholm.

Fre 26.7 05.50 förtöjt i Trelleborg för bunkring.Avgått 09.30 och kl 17 passerat Knähakens kvastprick om STB.c:a 17.10 anropade en av Flottans patrulbåtar och meddelade att minfara förelåg vid Lappens fyrskepp,varför kurs skulle hållas nära svenska landet. Detta gjordes. C:a kl 17.30 våldsam explosion skakat fartyget och en vattenpelare sköt upp rätt akterut. STB båt firades genast och bemannades delvis men sjösättningen avbröts när pejling inte visade något läckage.Maskintelegrafen krökts och blivit obrukbar men genom muntliga order erhölls reducerad maskinmanöver. Rodret lades hårt STB och kurs sattes mot Hälsingborg.Vid explosionen styrdes magn. N 11° W med Kulla Gunnarstorps tornspira rätt förut och Pålsjå gård pejlades ungefär tvärs STB. Div. skador uppstått inombords.Styrt efter sjömärken och pejlingar till kl 18 då lots och bogserbåt erhölls utanför Hälsingborg.Kl 18.45 förtöjt i Oceanhamnen i Hälsingborg.Ingen nämnvärd Läcka kunnat konstateras.

Lör 27.7 Konstaterat att vattenståndet i rännstensgropen akter ökar c:a 1" i timmen. Håller läns med egen pump sedan luftledning tillkopplats från varvet.Skador: reservstyrinrättningen sönderbräckt,rorkvadranten nertryckt pejlröret till akterpiken upplyft, dävertarna till låringsbåten hoppat ur och krökts, skråna till livbåtarna nerbräckts, luckorna till maskinskylightet kastats av och skadats, på bryggan blev taket och åsarna upplyfta och delvis bräckta, barriären krökts, i kabyssen spisen helt sönderslagen däcket upplyftat och all inredning förstörd. All inredning i 2e styrmans maskinisternas hytter sami i befälsmässen kastats omkull och delvis önderbräckts och allt löst krossats.Inredningen ramponerad i salong,pentry och övriga hytter. Allt vräkt huller om buller i akterförrådet så att förråd ochutrsustning delvis förstörts, Skräckningar i fartyget kunna iakttagas och på grund av de våldsamma skakningarna ha med visshet andra skdor uppstått å fartyget.

Hälsingbofg 30.7.40

Ivar Kappel

Befh

NEDJAN 26.7.40

Maskindagboken

Fre 26.7 05.30 kraftig stöt och maskinen stoppades från avstängningen på däck. Därefter erhölls reducerade manövrar på maskin och under fartygets gång in till Hälsingborg genom muntliga order. Stopp och väl 18.45.Stora pannan får brinna ut. På grund av skada, antagligen i kondensorn, erhölls stark tjuvmatning, så attpannan måste bottenblåsas upprepade gånger under färden till Hälsingborg. Skakningar i maskin varför ytterligare skador befaras. Buntlagret, stödlager i tunneln samt hylsboxen skadade. Durkar och förnödenheter kringkastade. Rörsystemet i maskin antagligen skadat. Isoleringen på pannan delvis ramlat ner. Hälsingborg 30.7.40

Befh

Crew list

Befh Karl Ivar Kappek, Kivik
Ie styrman Albin Danielsson
2e styrman Frans Rugge,
Ie maskinist Ivar Odström
2e maskinist John Holmgren
Stuert Herman Persson
Kock Konrad Persson
Matros Harry Källström
Matros Georg Kihl
Lättmatros Erik Jansson
Lättmatros Karl Axel Fischer
Eldare Göte Sjöholm
Eldare Janne Lind
Eldare Frans Göransson

Sjöförklaring i Hälsingborg 3.8.40 kl 12

Sakkunniga,Fartygsinsp. Victor Hansson & sjökapten N.Hammar:

1) Hade skeppsråd hållits för fattande av beslut om anlöpandet av Hälsingborg som nödhamn?

Befh Kappel: Ingen lotsplikt hade förelegat. Han hade fått en passersedel utfärdad av MDÖ i vilken angavs att haninte var förpliktad ta lots i andra fall än sådana då lotsplikt vore påbjuden även under vanliga förhållanden . Befh var på bryggan vid explosionen som inträffat knappt en halv båtlängd akterut.Det hade inte hörts någon egentlig smäll utan endast känts en våldsam skakning i fartyget och en stark tryckvåg.Inget vatten kastats upp på däck. ~~Ex vatten på däck skadat~~. Befh skulle ha ställt en utkik med tanke på minfaran men inte haft någon till sitt förfogande

NEDJAN 26.7.40

eftersom en man av däcksfolket varit skadad. Inget skeppsråd hållits. Befh hade efter ett hastigt rådslag med Ie styrman beslutat gå in till Hälsingborg.

Ie styrman Danielsson: Vakthavande på bryggan, men strax innan explosioner hade befh själv övertagit vakten. Styrman då gått under däck för att göra iordning blyvatten till en skadad matros. Explosionen inträffat 4-5 famnar akterut. Särskild utkik brukade vara satt vid minfara men vid detta tillfällex hade en man varit skadad och ingen funnits att ställa som utkik.

2e maskinisten Holmgren: I maskin vid explosionen.

Lättmatros Jansson: Till rors. Inte sett vattenuppkastet.

Eldare Göransson: Vakt i eldrummet vid explosionen.

KK memorial 30.11.40

Magnetmineexplosion ett 10-tal meter akter om fartyget.

Ex officio Bo Bergström

SKNEIII 181 Besiktning och reparation

Besiktningsprotokoll,Hälsingborg 27.7.40, utfärdat av 3 magistratsbesiktningsmän som samma dag preliminärt besiktigat Nedjan tillsammans med ing. P.O.Sjögren från Lloyds, förordade torrsättning efter lossning för noggrann undersökning och reparation. Vid granskning i tunneln kunde man konstatera att samtliga lager till propelleraxeln sprängts sönder ohch att troligen läckage uppstått i propellerhylsan. Stora ångpannan förskjutit sig i eldrummet m.fl omfattande skador på däck och inredning. Kalkstenslasten lossats i Hälsingborg, övertagen av Sv. Sockerfabriks AB. Hälsingborgs anbud på reparation på 24 löpande arbetsdagar till ett pris av 77500 kr accepterats. Summan fördelade sig på 59113 kr för skrovskador, 14930 kr för rep av maskin och appor, 1547 för inventarier och 1900 för träarbeten. Den 1.8. bogserades Nedjan till varvet från Norra Hamnen. Den 26.7 till och med 4.9.40 bodde och åt 5 befäloch 4 besättningsmän på hotell Garni o.a och på restaurang Vikingen i H-b. Totalkostnad 1493:75.
Reparation gått på 79012:- allt som allt enligt dispache, Göteborg 26.3.4[illegible]
Kaj Pineus, som ålagt SKN betala 70457:16 till rederiet.
Kalkstenslasten var assurerad för 3440 kr i Atlantica.(SKNNVII 293)

UDHP 80c 3513

Signalmeddelande CMDÖ till CM, 26.7.40, avsänt kl 19.35

Kl 17.25 kraftig mindetonation med uppkast 75 meter akter om svenska ss Nedjan av Simrishamn, nordgående 1000 meter tvärs Pålsö strax norr om Hälsingborg. Inga märkbara skador på fartyget som vände och gick in till

UDHP80c 1582

NEDJAN 26.7.40

Hälsingborg. Troligen magnetmina. Platsen för mindetonationen utmärkte s av patrullerande hjälpvedettbåt, typ II. Sjöfarten varnas och dirigeras med hänsyn till denna. Kontrollsvening synes nödvändig mellan Lappegrundets fyrskepp och Svenska landet. (Sannolikt engelsk magnetmina lagd på Svenskt territorialvatten) = Ekstrand

(Se även Greth 21.7.40)

Skadespecifikation, Hälsingborg 2.8.40 SKNEIII 181

Plåtskadespecifikationen är mycket omfattande. Skador på däck, skorsten, brygglejdare, maskintelegraf, kompasser, pannkapp, kabyss- och maskinskylight, skylightet till 2e styrmans hytt, hjärtstock och roder, etc Ny bottenplatta till 3ans winsch. Reparation av alla länsledningar ombord liksom styrledning och värmeledningssystemet midskepps. Nya livbåtsskrån. Rep av nakterhus och solsegelställningar.

Minexplosionen skadat plåat i bordläggningen i A- H-stråken om STB resp. om BB. 16 sidospant STBoch 10 om BB uppriktas och rep , 5 sidospant STB kapas och förnyas, 8 bottenspant STb och 4 om BB uppriktas och omnitas. Dessutom plåtskador i akterrum och akterpik och på tankyake t,

I inredningen många förnyade speglar, tvättställ, lampkuor, wx-stolar och rep och fastsättning av kojer, skåp, byråar, dörrar, paneler, räcken etc Lång lista på förstörda inventarier, som glas och porslin.

I maskin måste propelleraxeln dragas för besiktning, Cederwallsboxen justeras, hela huvudmaskinen öppnas och monteras ner för dragning av bultar, nya kopplingsbultar mellan cylindrarna och kolonnerna. 4 nya bärlager i tunneln. Genomgång av kondensorn. Ny oljepump. Reparation av 3 oljetankar. Stora pannans bäddar omnitas och tillpassas, en spricka i pannans förliga gavel svetsas, isoleringen förnyas inkl omplacering av roster och tegel under pannan. Donkeypannan måste öppnas och kalltryckas etc etc

---

Historik Eget

Laståndare på 884 bfton byggd 1893 vid Scott & Co, senare John Browns, i Greenock av stål. (Ex Pallas, Wellpark) L. 64 B 9,5 Tillhörig redAB Ostkusten (Konsul Axel Christensen) i Simrishamn. Inköpt mars 1922 från red AB Pallas (Alex. Pedersen) i Göteborg som 1904 inköpt Wepplark från England. Raised quarterdeck från bryggans förkant, 2 för- och en akterlucka. 1175 dw 400 ihkr. (Se 21.9.53)

NEDJAN FÖRLISTE MED MAN OCH ALLT I GÄVLEBUKTEN
Natten till den 10.1.53

SIGYN 1.8.40

MÖRKLAGD MED SLÄCKTA LANTERNOR TORPEDERATS KL 0.1.03 PÅ RESA BUCTOUCHE, N.B - CLYDE FÖR ORDER MED PROPSLAST. SJÖNK EFTER 8 MINUTER. BESÄTTNINGEN, 23 MAN, I BÅTARNA I 19 TIMMAR INNAN H.M.S. WARWICH TOG UPP DEM.

SIGYN 1.8.40

Rapport:

Avgick 20.7.40 från Buctouche,News Brunswick destinerad till Clyde för order. Rums och däckslast av 765 fathoms pitprops props. Däckslasthöjd F.10′5″ - A. 13′½″- Däckslasten surrad med wires. Djupg F. 16′- A. 18′ 23 ombv Akterskeppet bortslets av en torped 1.8.40 kl.1.0 i lugnt väder, god sikt Lat.N.56 10′- W.9 25′. Befh och utkik på bryggan. Ingen skadad.

Liverpool 7.8.40

C.N.Nilsson Befh

Anlänt Halifax kl 08 19.7 för mönstring av 2 besättningsmän och erhållit routeorder och instruktioner att gå vidare till Clyde i konvoj.
Avgick Halifax 09 den 20.7 .Passerat Cape Race 21.7 kl 22. Gott väder hel tiden.På fm den 30.7 prejad av ett engelskt krigsfartyg som på em samma dag kom tillbaka styrande samma kurs som Sigyn.Även 2 engelska plan krets ade under dagen kring fartyget. På middagen den 31.7 kom en snabbgående konvoj med eskort styrande samma kurs som Sigyn och försvann under e.m lopp förut. Den 1.8 kl 01.03 torpederad utan varning .Gick mörklagd med släckta lanternor. Fartyget sjönk på 8 minuter. Besättningen i båtarna. Livbåtarna rott undet hela natten och hela dagen i SOtS c:a 30′innan de kl 19 observerades av ett RAF-plan som signalerade att hjälp skulle anlän En Engelsk jagare anlände c:a 19.30 och tog upp oss. Mycket vänligt be- mötta. Landsatta i Liverpool kl 09 den 3.8

UD HP80c 3513 Telegram London till UD 3.8.40

252 steamer sigyn of helsingborg sunk stop admiralty states entire crew rescued not yet landed -Sw.Consulate General

---

Sjöförklaring i Hälsingborg 30.8.40 kl10

Sakkunniga: Sjökapten Nils Hammar & fartygsinspektör Victor Hansson:
1) Var livbåtarna utsvängda och samtliga bärgingsredskap i gott skick?

Befh: Livbåtarna varit utsvängda. Måste ha varit en torped för det hade verkat som om något gått igenom fartyget. Vakthavande i maskin fått den uppfattningen att en torped gått igenom akterrummet. Propelleraxeln slitits av och maskindurken liksom lyfts upp.Verkat som om fartyget rämnat. Torpeden exploderat just som rorsman och utkiken på bryggan skulle avlösa varandra.

Ie styrman: Vid explosionen i gnisthytten. Verkat som om hela fartyget rämnat.

2e styrman: På bryggan vid explosionen. Av den uppfattningen att fartyget torpederats menkan inte ange några skäl för denna sin uppfattning.

2e maskinisten: I sin hyttvid explosionen: Att explosionen träffat så långt akterut talar för en torped.

Jungman Karlsson. Utkik. Skulle just överta rodret vid explosionen

SIGYN 1.8.40

CREW LIST

Brfh Carl Natanael Nilsson, Tågagatan 50a, Hälsingborg
Ie styrman Oscar Wilhelm Carlsson, Tåarp
2e styrman Karl Alfred Andersson, Broakulla
Ie maskinist Otto Andreas Jönsson, Ängelholm, f-88
2e maskinist Victor Justus Olsson, Hälsingborg
3e maskinist Karl Madsen, Köpenhamn (mönstrat i Halifax 19.7.40)
Stuert Seth Gustav Björklund, Sölvesborg
Mässpojke Aldor Lennart Olsson, Ronneby
Timmerman Karl Bertil Johansson, Siretorp, Sölveby
Matros Edvin Rudolf Andersson, Siretorp, Sölveby
Matros Hilmar Brenden, norsk medborgare
Lättmatros Edgar Sigurd Persson, Hagestad, Löderup 31.
Lättmatros Joel Valfrid Karlsson, Nyköping (Blästorp 4)
Jungman Tage Reinhold Karlsson, Blästorp 4
Jungman Henry Lennart Persson, Stora Herrestad 28
Donkeyman Nils Alvar Manfred Andersson, Hanaskog
Eldare Sigfrid Berntsson, Sandbäck
Eldare Karl Alfred Andreasson, Degeberga
Eldare Ove Kristian Andresen, Norsk medbogare
Lämpare Johan Emil Karlsson, Everöd
Lämpare Helge P.Nielsen, dansk medborgare
Lämpare Vincent Henry Walsh, Halifax, (mönstrat i Halifax 19.7.40)

KK memorial 21.9. 40

Fartyget har av allt att döma minsprängts eller torpederats utan föregående varning

ex officio
Bo Bergström

UD R-469

16 man från Sigyn hem via Petsamo 25.8.40

Alla utom Ie styrman, donkeyman och de 5 utlänningarna ingick i den grupp på 123 svenska sjömän som den 14.8.40 i Lerwick,Shetland, kunde gå ombord i ss Göteborg vars lastrum inretts för masstransporten. Göteborg hade normalt 20 mans besättning.Göteborg avgick kl.05 15.8.mot Petsamo på en riskfylld resa till Petsamo med lejd garanterad av de krigförande men utan några garantier för det oförutsedda. Först kl 15 den 22.8 kom Göteborg till Petsamo med sin last av uttröttade, smusiga människor som för att spara pengar åt Staten fraktas på detta primitiva sätt. I sex bussar avreste alla kl 13 den 23.8 mot Rovaniemi via Ivalo och anlände dit kl.03.30 den 24.8 - Kl05 avgick ett extratåg mot Haparanda, Boden.Tåget kom till Stockholms central kl.14 45 den 25.8. I en tidning berättade kapten Nilsson:

SIGYN 1.8.40

Det var den 1 augusti kl 01. Jag stod på bryggan då en torpedexplosion utan varning sprängde bort hela akterskeppet. Sigyn sjönk på 7-8 minuter men vädret var gott och alla 23 ombord kom i livbåtarna. 150 sjömil till närmaste land. Efter 18 timmar i båtarna fick ett engelskt plan syn på oss och kastade ner ett meddelande atthan telegraferat efter hjälp. Efter bara enhalvtimme kom jagaren H.M.S. Warwich och tog upp oss.Vi fick kläder,skor och 5 shilling per man som befäl och manskap skramlat ihop. De tog mycket väl handom oss. Men atmosfären bland var kyligare. Det är väl så att i krig betraktar man lätt den som inte är med som varande emot
(Se även O,A.Brodin,Bissen,Atos, Tilia Gorthon)

UDHP80c 3509 Sigyn krigskasokförsäkrad för 700.000:-

Effekter:

De flesta listorna skrivanombord på ss Göteborg 16-19.8 och i Petsamo 20.8.40 (Samma som med Atos folk) Utlänningarnas listor kom in så småning om genom respektive konsulat i England . Eldare Andresens lista förmedlades av Swedish Seamens Union, section USA, 156 Montagu Sreet,Brooklyn, N.Y den 1.4.41 .Hanfick 337:50. 3e maskinist Madsen avkrävde svenska generalkosnulatet i London 1521:- kr och fick i maj 1941 787:50 med avdrag 79: 79 för de kläder han ekiperats med i Liverpool .Samma avdrag gjordes för alla för ekipering Liverpool. Den 18.6.42 insände rederiet till SKN eldare Walsh lista, skriven i Montreal 28.4.42.Han fick 337:50 av de 597:50 han begärt. Det förlorade är detsamma som i alla andra fall och nedprutningen densamma. Befh fått 1800:- istf 2132:- etc

---

Egna noteringar

Sänkt av U-59,Joachim Matz

Sigyn sänktes kl. 03.45 tysk tid den 1.8.40 på N.56 10′-W 09 25′ av U-59, Joachim Matz, som 26.2.41 kan ha varit den som sänkte ss Göteborg med man och allt. Han försvann själv med U-70 den 7.3.41.sydost Island sänkt med sjunkbomber av ~~H.M.S.M.S.destroyers~~ H.M.S.Arbutus och Camellia på lat N 60 15′- Long W 14 00′. ~~20 man plockades~~ 20 man gick med i djupet, övriga togs upp de 2 korvetterna.
Rapport och sjöförklaring för Sigyn är torftiga. Det klarläggs t.ex inte om maskinen stoppades efter explosionen, bara att propelleraxeln slets av. Utan propeller måste maskinen ha rusat men utan att ha någon inverkan längre på fartygets fart genom vattnet. I mörkret var det helt omöjligt att överblicka skadorna och klarlägga var torpeden träffat. Den tycks ha exploderat vid Lucka 4 och däckslast vräktes upp över såväl poop som båtdäck .Befh på bryggan hade varit med redan under förra kriget.- Båtarna observerades av en patrullflygbåt från R.A.F. Den tyske sjö-

SIGYN 1.8.40

krigshistorikern dr Jürgen Rohwer berättade i DN den 7.2.64 att U-65 efter 2 missar träffade Sigyn med en tredje torped.

Historik

Lastångare på 1973 brton byggd 1897 i Campeltown av stål. L.85,4 B. 12,2 Tillhörig RedAB Sigyn (Sjökapten Hans lundgren) i Hälsingborg som i okt 1931 inköpt Sigyn fårn Sveabolaget i Stockholm. Då Sigyn levererades 1897 till Wicanders RedAB i Stockholm var hon en av vår handelsflottas största fartyg. Hon gick 1897-1914 på Medelhavet,Svarta Havet och Östersjön med kol-laster för Wicandersa rederiet i samssegling med Ymer,Vidaroch Gerd . Gick därefter på Sydamerika. Rederiet gick i likvidation 1912 och dess flotta övergick i Sveabolagets ägo. Three-islandtyp med 4 luckor och 2 master. 736 ihkr maskin. 1904 förlorade hon däckslast och master i storm i Biscaya men lyckades nå hamn. I april 1915 på resa Baltimore-Göteborg fick hon lucka I uppslagen i storm och måste återgå till augångshamnen.
Den ångare rederiet inköpte som ersättning för Sigyn och gav samma namn krigsförliste den 9.8.42.

ATOS 3.8.40

STYCKEGODSLAST VÄRD NÄRMARE 5.000.000 KR FÖRLORAD MED SS ATOS, TORPEDERAD AV U-57, ERICH TOPP, då HON VAR PÅ RESA GLASGOW- PETSAMO, FÖLJANDE AV ROYAL NAVY ANVISAD ROUTE . SEX PASSAGERARE OMBORD. ALLA 27 I LIVBÅTARNA MEN BÅTSMAN SAKNADES. EN TRÅLARE LANDSATT DE RÄDDADE I FLEETWOOD 4.8

ATOS 3.8.40

Rapport

Avgick (sömt) 2.8.40 kl 16 från Glasgow destinerad till Petsamo. Rumslast c:a 1800 ton styckegods för Sverige. På fördäck till 3' höjd c:a 60 ton oljefat, järnrör och trailers, surrade med wires och skruvar på bästa sätt. Djupg F 16'- A. 18'. 28 Ombv varav 5 manliga och en kvinnlig passagerare.
Torpederad (sömt) 3.8. 09.20 på lat.N. 56 0'- Long W 7 0'.Svag sydlig bris, klart väder,något soldis knappt någon sjö. 2e styrmans vakt. Utkik på bryggan. Hela STB-sidan akter om maskinskottet uppriven.Fartyget sjönk inom 5 minuter En död, en lätt skadad.
Följt Engelska marinens anvisade route. Större delen av akterskeppet slets bort vid explosionen.Stora ångröret i maskin brustit och rusångan gjorde de omöjligt att komma till livbåtarna.Försök gjordes att använda flottarna. Då ången efter en kort stund skingrades något bemannades båtarna i hast och sjösattes. 4-5 minuter efter explosionen sjönk fartyget. Alla papper och handlingar gingo förlorade och varje man miste all egendom. Ubåten sågs efteråt ligga stilla på en mils avstånd. Vid sammanräkning av de bärgade saknades båtsman Nilsoon som vid explosionen uppehållit sig på akterdäc där däcket och lucka 3 bortslitits.Båtarna kvarlågo c:a en timme blanc vrakgodset, men Nilsson kunde inte upptäckas. Segel sattes och kurs mot land. Kl.11.30 upptogs alla av en isländsk trålare och lansattes kl.14.20 den 4.8 i Fleetwood.

Liverpool 5.8.40

Fritz Funning
Befh

UD HP80c 3513

Chiffertelegram London till UD 5.8.40 kl15.10

Atos torpedoed 3.8 utan föregående varning sjönk efter 4 minuter stop meddela statslager stop fartyget medförde von Otters och major Hägglöfs möbler jämte kurirsäck 64 = Swedish minister

Telegram London till UD 5.8

254 ss Atos of Helsingborg sunk believed torpedoed stop boatswain gustaf nilsson born 1895 living hoganas killed by explosion stop remainder crew passengers landed safely = Swedish Consulate General

---

Sjöförklaring i Hälsingborg 30.8.40 kl 10

Ingen representant från SKN.
Fartygginsp. Victor Hansson & sjökapten Nils Hammar frågat
1) om inte ubåten siktats före explosionen?
2) om bärgnongsredskapen varit i författningenligt skick o båtarna utsvängc
3) Om flottarna sågs flyta upp när fartyget sjönk?

Befh: Atos hade nationalitetsmärken målade för och akter och midskepps

ATOS 3.8.40

och flaggan hissad akter. Ubåten såg man från livbåtarna liggande något akter om tvärs om STB. Den försvann i u-läge efter 5-10 minuter. Livbåtarna varit utsvängda. Akterflotten flutit upp hel men förflotten slagits sönder då den fallit mot något när fartyget sjönk. Även Ie styrman varit på bryggan vid explosionen. Utkiken strax innansänts akterut för att smörja styrmaskinen.

Ie styrman: Befunnit sig på bryggan vid explosionen. Brukat gå dit upp varje morgon efter vaktskiftet. Själv hållit utkik sedan utkiken lämnat bryggan. Varken sett eller hört båtsman Nilsson. Sett ubåten från libåten.

2e styrman: Vakthavande. När han var i livbåten sett ubåten ligga akter om Atos på c:a 1 naut. mils avstånd. Den hade efter några minuter dykt och ~~[illegible]~~ försvunnit.

Ie maskinisten: I sin hytt vid explosionen. Berättat detsamma som befh.

2e maskinisten: Vakhavande i maskin. Sett ubåten från livbåten

3e styrmanm Befann sig vid explosionen i källaren akter. Då han koomit upp på däck och ställt sig på akterflotten hade han sett stäven på en ubåt på STB sida.

Crew list

Befh Fritz Algot Funning, Seminariegatan 25,Härnösand, f-00
ie styrman Ebbe Daniel Sjöberg, Hälsingborg, f- 07
2e styrman Erik Henry Borgstedt, Göteborg, - 91
3e styrman Oscar Magnusson, Asarum, -92
Ie maskinist Isak Leonard Nilsson, Östra Emtervik, f-77
2e maskinist Arvid Daniel Samuelsson, Sölvesborg, f 02
3e maskinist John August Berg, Hid, -92
Stuert Knut Olof Gradin, Härnösand, F-04
Kock Hugo Alfons Johnsson, Sölvesborg, f -12
Mässuppassare Jim James Engquist,Lund, f -21
† Båtsman Gustav Nilsson, Höganäs, f -95 (Ex Tilia Gorthon)- 1914-18 4 krigsförlisningar.
Matros Erik Olof Björklund, Njurunda, -07
Matros Karl Birger Karlsson, Nybro, -06
Matros Erik Valdemar Mattson, Karlshamn, -07
Lättmatros Ludvig Lesezeryiowski,Gotenhafen, f- 05 (statslös)
Jungman Kjell Bertil Johansson, Malmö, -14
Jungman Knut Bertil Lundahl, Lund, -24
Eldare Hilding Alfred Andersson ,Göteborg, -00
Eldare Arne Ingemar Persson, Stockholm, -13
Eldare Jonas Malte Söderholm, Domsjöverken, -08
Lämpare Erik William Frohm, Malmö, -21
Smörjare Edvin Hansson, Hälsingborg, -96

Forts.

ATOS 3.8.40

Passagerare:

Ingeniör Gunde Bergström, ASEA, Västerås, f -91
Fru Gertrud Bergström, -"- f -95
} Eft. räddningen rest frår Fleetwood till London

Victor H.Lundquist, Härnösand, f -02 (Ex O.A.Brodin)
John Elfving, Kalmar, f- 09 (Ex Tilia Gorthon - kock)
Alf Börjesson,Hälsingborg, - 10 (Ex Tilia Gorthon - Ie styrman)
Carl Bertil Carlsson,Göteborg, f- 09 (Ex Blankaholm)

(se även nedtill och sid 4)

KK memorial 19.9.40

Torpederat utan varning av okänd u-vattensbåt.
Vid tillfället var svenska flaggan blåsande från flaggspelet akterut och sedvanliga nat.märken påmålade å fartygssidorna. såväl midskepps som akterut.

Ex Officio
Bo Bergström

UD R-469 17 man hem via Petsamo 25.8.40

17 man från Atos medföljde den 15.8.40 ss Göteborg som kl 05 avgick från Lerwick,Shetland mot Petsamo med fri lejd och 123 svenska sjömän som "passagerare" i lastrummen. Göteborg kom till Petsamo den 22.8 kl 15 och den 23.8 kl 13 avreste alla 123 i sex bussar till Rovaniemi,för vidare befordran med ettextratåg som kom till Stockholm kl.14.45 den 25.8 mötta pressaoch anhöriga. - De från Atos som inte var med var jungman Sven Bertil Johansson, den polkse lättmatrosen, smörjare Edvin Hansso och lämpare Erik Frohm. Med till Stockholm var även 2 av konsulatspassagererna, nämligen Tilia Gorthons Ie styrman Börjesson coch kock Elving . I Stockholmspressen förekom inte en enda intervju med folk från Atos, däremot med folk från Bissen,Sigyn,O.A.Brodin och Tilia Gorthon. Förklaringen kan vara det känsliga i fallet Atos, eftersom fartyget de facto erhållit tillstånd av de krigförande att göra resan till Petsamo. Merparten av lasten var avsedd för Kungl. Marinförvaltningen, Kungl.Armé förvaltningens tygdepartement, Kungl. Telegrafstyrelsen och Statens Reser förrådsnämnd.

Ingen Svensk protest i Berlin

UD HP80c innehåller endast sjöförklaringen.Inget tyder på att Regeringen protesterat i Berlin. Ubåtens nationalitet kunde ju f.ö inte fastställas.. Först efter kriget fastställts att ubåten var U-57,Top

---

Konsulatspassagerarna

Red AB Atos skrev till SKN 19.9.40 att Tilia Gorthons Ie Styrman Alf Börj son på begäran av generalkonsulatet i London medföljt mönstrad som salong uppassare eftersom Atos inte hade passagerarcertifikat.Han förlorade

ATOS 3.8.40

ägodelar för 500:-. SKN svarade 20.9 att nämnden kunde utbetala 337:50 eller den ersättning som enligt lag tillkommer en salongsuppassare.
RedAB Atos skrev 21.9 till SKN att styrman Bertil Karlsson (Ex BLankaholm) medfört kurirpost från London till Sthlm (Kurir No 5) och att Karlsson mönstrats på Atos som 4e styrman för en hyra av I,- krona i månaden eftersom Atos inte har passagerarcertifikat. Förlorat effekter för 1385:- Skn svarat att Karlsson är berättigad till 787:50 i ersättning.
9.10 40 skrev Atos rederi till SKN att Victor Lundquist (ex O.A.Brodin) och John Elfving (ex Tilia Gorthon) även de var symboliskt påmönstrade för en hyra ev en krona i månaden,men att de ej inkommit med några ersättningskrav för effekter. Sjökapten Lundquist var mönstrad som Jungman på Atos efter att ha sjukavmönstrat i Liverpool 22.4.40 och var nu på hemväg, ännu inte fullt återställd. Lundquist, som förlorade bl.a sina instrument, fick 30.11.40 från SKN 450:- kr, begärt 2147:25 eftersom de instrument,böcker mm han medfört " uppenbarligen icke behövdes för hans tjänst som jungman. Vi skulle gärna lämnat ersättning,därest vi haft laglig möjlighet därtill, men detta är tyvärr uteslutet", skrev SKN 30.11.40 till rederiet. - Till båtsman Nilssons sterbhus utbetalades 562:50. - Inget ersättningskrav hade inkommit till rederiet 9.10.40 från makarna Bergström ,ASEA,Västerås per London.

Mer effekter

De flesta listorna skrivna ombord på ss Göteborg och i Petsamo 13-20.8 Befh begärt 2551:71 för bl.a Centrumradio 250:-,sextant 160:-,Remington Portable 160:- kikare 35:- Fått 1800 av rederiet.
Chiefen begärt 2094:-, fått 1012:50 etc

Egna noteringar

Sänkt av U-57,Erich Topp

Atos torpederades kl 08.10 tysk tid 3.8.40 av U-57,Erich Topp, på N.56 0′- W.07 0′, samma ubåt som sänkt O.A.Brodin den 17.7.-U-57 sjönk 3.9.40 vid Brunsbüttel efter kollision med norska ss Rona, varvid 6 man drunknade,dock inte Topp.Topp överlevde kriget som en av de framgångsrikaste tyska ubåtsbefälhavarna.

Petsamo var vid denna tid Sveriges enda förbindelsehamn till yttervärlden,och detsamma gällde för Finland, men fartyg destinerade dit var helt beroende av tysk välvilja och beviljad lejd som var mycket osäker och inte alltid respekterades av flyg och ubåtar. Alla på Atos kände sig trygga i hägnet av nationalitetmärken och flaggor då torpeden exploderade kl.09.10 lördagen 3.8. och sprängde rum nr 3 med däck, lucka och bordläggning samt rumslast i luften, varvid aktermasten föll överbord. Rusångan från maskin skingrades efter någon minut och

ATOS 3.8.40

de 27ombv hann få båtarna i sjön och kasta loss innan fartyget sjönk med aktern före 4-5 minuter efter explosionen. Mängder av spillror flöt upp, bla en stor container med legationssekreterare G.von Otters hela Londonhem, som långsamt sågs sjunka., omfluten av bomullsbalar och lådor av alla slag.

Askurna från Atos iland i december 1947

I december 1947 hittade kustbevakningen vid Balevullin,Tyree,Hebriderna en ilandfluten urna i en trälåda,innehållande stoftet av maskinchefen Roland Harnesk,60 år, (ex Osric) som i juli 40 avlidit på sjukhus i London ,kremerats och förts ombord på Atos för hemtransport via Petsamo. Urnan kunde nu efter 7 år på havet sändas till Göteborg, där den jordfästes på Västra Kyrkogården den 24.1.48 i närvaro av den avlidnes nära anhöriga.


Sjömän från olika torpederade fartyg Atos, Sigyn, Bissen m. fl. ha hämtat "krigsrisken" hos postsparbanken. Andre man fr. vänster är 1:e mäster på s/s Atos Martin Nilsson, Östra Emtervik.

STHLM 25.8.40

HISTORIK

Lastångare på 2160 brton byggd 1902 vid Helsingörs Jernskibs-& Maskinbyggeri av stål. (Ex Uppland,Marie) L.88,8 B.13 Tillhörigt RedAB Atos (Allan Börjesson) i Hälsingborg som i febr.1924 inköpte Uppland från Ångf.AB Tirfing i Göteborg. Three-islandtyp med 4 luckor, 2 master, 4 bommar. 898 ihkr maskin. 3512 ton dw. Skans i backen. -Atos levererades 1902 som Marie till Ångf.AB Karin (Grosshandlare Arvid Andersson) i Hälsingborg. De förstaåren gick Marie i ostasiatisk fart och i Kinesisk emigrantfart. Hade tidvis endast svenskt befäl och i övrigt kinesisk besättning. I Aalexandrovsk hade fångar från Sachalinhalvön hand om lossning och lastning. 1916 inköptes Marie av Tirfing(Broström) och gick till 1924 som

ATOS 3.8.40

som Uppland med Evert Taube som befh. Atos var ett lyckosamt fartyg utan större haverier under sin 38-åriga tillvaro.

Terje Fredh: "Utanför spärren" (Uddevalla 1981)

Kapten Fritz Funning,Sundsvall, berättar:Atos var på resa Philadelphia-Bordeaux i charter för French Line i maj 1940, med last av 3500ton krigsmateriel, bl.a ett 84-tons granatpressfundament. På grund av sin låga fart fick Atos gå ensam över Atlanten från Halifax. Den 10.5.40 omdestinerades vi till Preston, senare till Birkenhead, där Atos låg i en månad innan kranarna testats så att dekunde lyfta så tungt. -Sedan tog Atos in last för Svenska Staten ,bl.a kläder för Armén och satte kurs på Petsamo. Ett dygn från England sänktes Atos av U-57,Erich Topp. Atos tog snabbt in vatten . Endast en livbåt räddades från skador och i den båten gick 23 sjömän och 4 passagerare.Det var fint sommarväder som gjorde att den överfyllda båten flöt. En Isländsk trålare tog upp oss. Problemet var att hitta någon på trålaren som förstod vad vi sade. Isländska var svårt. Efter några dagar i Fleetwood, där svenskarna togs väl omhand av en fiskeriförening,reste gruppen till Liverpool. Efter en månad kom så konsuln med erbjudande att vi kunde få åka hem med ss Göteborg.100 svenska sjömän bodde i lastrummen. Sjömännen var från Atos,Bissen,O.A.Brodin och Tilia Gorthon . Vi fick skriva på en förbindelse att varken staten eller rederiet var ansvarigt om något hände under resan.Från Petsamo åkte vi i bussar,som finnarna haft i kriget, på otroligt dåliga vägar mot Sverige.

SKN för Atos last utbetalat 4.772.084:71 M Se sid 7-

Statens Reservförrådsnämnd.

HEMLIG

ATOS 3.8.40

LASTMANIFESTET

KARLSKRONA, ÖRLOGSVARVET

6 st bronspropellrar, 3-bladiga, vikt 20 ton, 4 från The Manganese Bronze & Brass Co Ltd,Glasgow London, 36060:- kr. Två från Bull's Metal & McCloi Co i Glasgow, 13500:-

4 st matarventiler (matarvattensregulatorer) från Bolier Feed Water Regulators of the Weir Mumford steadiflow type,från G&J.Weir Ltd,Glasgow. I en låda ,vikt 1100 kg.

ELEKTROSKANDIA, STOCKHOLM

20 st portabla Homelite generatorer,1250 W, 120 volt dc
20 st -"- -"- -"- 2500 W, 115 volt
20 st -"- -"- -"- 1250 W, 32 volt
Förpackade i 45 lådor, vikt 15 ton.
Reservdelar till centrifugalpumpar i 13 lådor, totalt 58 lådor.
Hela partiet ass för 45900:- kr
Från Homelite Corp i Port Chester,N.Y. USA

TRAKTORIMPORT AB:Stockholm

För Kungl. Arméförvalningen ,avd tyg.

30 st 4-tons trailers (auto truck trailers),typ Atlasta,kompletta (utan däck och slangar) från Meili Blumberg Corp. N.Y. USA .90314:20
I låda broke shafts 19320:14 kr

AB GÖTAVERKEN,GÖTEBORG

1963 tenntackor (ingots of tenn) vikt 25,4 ton Värde 151,501:70 kr

KOCKUMS VARV, MALMÖ

6 st manganbronspropellerar , 4 st i lådor, 2 lösa, från Bulls Metal & Melloid Co i Glasgow. Lådorna 58"x 56"x 20" 9871:58 kr
En propellermall
100 kg smörjoljefilter

ERIKSBERGS VARV, GÖTEBORG

2 st 3-bladiga bronspropellrar i lådor för jagaren Malmö, från Stone & Co Ltd i London . Värde 17971:39
En brännoljepump i låda, 125 kg . 1532:89 (En Hayward Tyler hand-operated vertical treble barrel plunger pump) från Hayward-Tyler Co ltd, Luton, Bedfordshire.
2 klarsiktsapparater i låda,vikt 85 kg net,från Leo Kent Ltd,Luton,Beds. (Clear View screens ,circular type) 1840:98
2 st klosetter, vikt 125 kg,från Shanks & co,Glasgow.

SPECIALMASKINER AB,GÖTEBORG

29 balar och 17 lådor maskinpackningar (Asbestos Engine Packing) från Beldam Packing & Rubber Coltd, London. 30.044:-

ATOS 3.8.40

Lastmanifest , forts

STATENS RESERVFÖRRÅDSNÄMND,

924 balar ull, vikt 539 ton, från Buenos Aires. Värde 1.475.332:-
130 balar fårskinn ,16910 beredda skinn, pälsskinn, vikt 15 ton ,från Herman Hollander Inc,N.Y.USA (Tanned sheep skins) värde 157712:50
53 fat ricinolja (Pharmaceutical Castor Oil) från Colombia,vikt 660 kg .
vikt 11080 kg ,värde 18040 kr (Vikt 660 kg ?)
80 fat Kinesisk träolja (Chinese wood oil) vikt 15 ton från N.Y. USA Värde 50346:42
213 lådor elektrolytisk kadmium i stänger (Electrolytic Cadmium in sticks) från San Franscisco Manufacturers Chemical Co . Nettovikt 10 ton. 102541:55
7 lådor Amalgam o.a tandvårdsratiklar från The Amalgamated Dental Co i London & International Tooth Co,London. 6576:61

KUNGL. ARMEFÖRVALTNINGEN, Tygdep.

125 lådor Thompssons maskingevärsammunition (submachine gun cartridges) (2000 patroner per låda = 250000 patroner) vikt 5800 kg från Remington Arms Co Ltd,Bridgeport,London. 30850:- kr
150 lådor caliber 45 Thompsson maskingevärspatroner (se ovan) = 300000 patrone Värde 36330:- kr
12 lådor celluloidark i rullar (Kylonite clear,transparent celluloid sheets. Värde 9307:39
70 st omformare i låda (Pioneer transformers 12W, 250v. värde 5344:39

KUNGL. ARMEFÖRVALTNINGEN,Intendenturdept

via Holger Petersens Handels AB,Sthlm

320 lådor, 8 kartonger bomullssytråd (cotton thread) vikt 20 ton 293277:71

LINDHOLMENS VARV, GÖTEBORG

1 låda med klarsiktsapparat, vikt 61 kg med (Marine Light TYPE clearview screen) bruttovikt 61 kg, från George Kent Ltd,London,För nybygge nr 964 Värde 972:-

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN,Sthlm

76000 kolborstar,Dynamoborstar, i lådor,vikt c:a 3,5 ton,c:a 1000 kubikfot lastvolym, (Morganite Electrographitic brushes) från The Morgan Crucible Co ltd i London. 51738:-

STORA KOPPARBERGS BERGSLAGS AB:Falun

3 lådor ångpannematerial (Boiler material) från Babcock & Wilcox,London 1445?07

SVENSKA METALLVERKEN,VÄSTERÅS

10 fat grafitdeglar (10 casks Salamander Plumbage Crucibles) från the Morgan Crucible Co ,London. Vikt 1512 kg 2300:- kr

KAROLINSKA SJUKHUSET,Sthlm

1 låda Voltameter & Shaking Head for International Centrufuge(Hospital supply) vikt 42 lbs gross 1013:36

ATOS 3.8.40

Lastmanifest forts

KUNGL. TELEGRAFSTYRELSEN

65 st teleprintrar (Creed-apparater) ,vikt 9750 kg 132443:-
2 ton reservdelar till teleprintrar (Creed) 17562:-
25 st teletypapparater (Standarde Elecric) 13 lådor, 1400 kg 13686:-
48 lådor speciallim (Bookbinders Felxible Glue) 6000 kg 13236:46
1 låda med 1150 Kobolt stålmagneter för telefoner,150kg 1805:-
4 lådor linnetråd, 250 kg 7119:-
Ett parti, 600 meter Nainsockväv, 40 kg 980:-
250 radiorör i lådor (Marconi transmitting valves) ass. i England
103 delar radiorör i 11 lådor (Vacuum tube parts) . 75 kg 48104:-
1 låda isoleringsmatta (Chattertons compound) 350 kg 3856:-
2 lådor el. mätare, 1 låda testing details, 100 kg
13 st Morsesändare (Morse transmitters & perforators),vikt 2000 kg
4 st Morse auto transmitters, 600 kg
1 låda Molybdenark (sheet), 2 lådor rods & wires. 75 kg

KUNGL. ARMEFÖRVALTNINGEN:tygavd.
genom AB Löwener,Sthlm.

37 st bänksvarvar (bench lathes) ,12-speed 4114+ 2843 kg
1 låda svarvstålhållare (Chucks & parts) 18kg
11 lådor mekaniska handverktyg (handtools)(Vacuum grip pliers, grip screw drivers, screw extractors etc, dial test indicators,metric micrometers, Universal Bevel Protractor Dividiers, calipers)
1 låda glimmer ,laminated sheets 300 kg
1 låda expansion & pilot remmers, 32 lbs
2 kartonger holding clips, 6 gross

GÖTAVERKEN,Göteborg

9 lårar fartygsventiler, 39 cwt (45 st single iron lights med 12"- 14" dia
13 st double iron lights,diam 12",från Charles Maschwitz J:r Ltd,Birmingha
86 gjutjärnsrör och delar (cast iron pipes & parts) diam 10-12" 9827:-
2 st gunmetal shaft liners Ass. 7000:-

AB STANDARD RADIOFABRIK, Ulvsunda

11 lådor radiomateriel från Int. Standard Electric corp. vikt 300 kg (Nickel wire cloth, electric meters, radio mixture, pure nickel 9 lbs, 110 lbs radio testing set, vacuumtube parts, generator 84 lbs, 54 lbs Artificial Abrasive Tungsted & nickel tubing,Nickel gland Barium pellets)

WALLBERGS FABRIKS AB,Halmstad

58 balar ull, vikt 10.000 kg, från Schunch & Co, Bradford,UK 42563:-

HARRY GRADIN AB,STHLM

83 lådor bomullsgarn från Maple Mill Ltd, Oldham 69100:-

ATOS 3.8.40

Eastmanifest forts

APOTEKARNAS DROGHANDELS AB,Gtbg

340 säckar Zinkoxid à 25 kg,totalvikt 8500 kg från Dunn's ,Manchester
(Extra flocculent zinc oxide, gross 8616 kg, net 8500 kg) 4847:75
40 säckar Quillabark , 2000 kg, från V.Berg & Sons, London 3163:67
1 låda biologiska preparat(läkemedel) vikt 10 lbs från Parke,Davis&Co, London
innehållande 110.000 units Pollacine & 12000 ampuller Theelin.
48 lådor läkemedel från Parke,Davis & Co, London 43082:60 (Aurethine, Neo-Protosil, Capsolin, Irradex, Haliverol, Abidon, Dibexin, Cosylan,Pitressin mm

STATENS BAKTERIOLOGISKA LABORATORIUM,Sthlm

784 förpackningar bakteriologiska preparat (Vacciner) från Parke,Davis &co i London, värde 10000:-, (Anti-influenza vaccine, Anti-catarrh vaccine, Bronchial Asthma vaccine, Staphylococcus vaccine, Intestinal streptococcus vaccine, Whooping cough medicine etc)

KOOPERATIVA FÖRBUNDET,Sthlm

6795 säckar kaffe från Salvador, 640000 kg, 600.622:63
XXXX x lådor x russin x (sardiner x raisins) För Statens Livsmedelskommission
150 ton torkad frukt (3094 lådor russin ,1011 säckar plommon, 250 lådor päron, 559 lådor torkade plommon, 249 säckar Santa Clara prunes(plommon)
60 ton kryddor (292 säckar kanel = Cinnamon bark, 180 säckar ingefära (ginger

KARLSKRONA ÖRLOGSVARV

genom Fliesberg AB,Sthlm

4 lådor tankmätningsanläggningar, vikt 1000 kg(Pneumercatorer,tank gauge, standpipes, reducing socket, handpumps, acetylene bottles,special gland fittings mm) 8500:-

AB SERVUS,Stockholm

1 hålslipmaskin i 2 lådor för Scania-Vabis,Södertälje, vikt 3300 kg 31000:-
(Internal grinding machine,chucking type with motor) från The Heald Machine Co,Worcester,Mass. USA

IMPORT AB John Jakobsson,Hälsinborg

20 lådor kardemumma (Cardamons) 10cwt 6301:08

Konditorernas & Bagarnas ImportAB,Sthlm

15 lådor kardemumma (Cardamons) 4271:92

ULRICH SALCHOW, Kungsgatan 33,Stockholm

7 lådor radiomaterial,Kondensatorer, vikt 1022 kg, från Dubilier Condenser Co,London (Moulded condensers & Mica transmitting condensers,dry electrolytic condensers,Smoothing condensers,Paper condensers)

Th.Engwall & Co AB, Gävle

25 säckar nejlikor (Madagascar Cloves) 2448:72

ATOS 3.8.40

Lastmanifest - forts.

John C.Lagercrantz,Värtavägen 21,Sthlm

80 kolli radiomaterial, 2201 kg, från Roburn Agencies,N.Y.USA
(Raytheon tubes, 45 kolli radioapparater, kondensatorer, 14 högtalare mm)
3 kolli radiobatterier 90v, RCA-radiorör (tubes),Amphenol & Mallory plugs
Totala värdet 29700:83

Amerikanska GummiAB,Sthlm

1 låda radioapparater (Provorder),vikt 35 kg,innehållande 4 st portable battery receivers typ MHL 4642 E (Bilradio) från De Wald Manufacturing Company, NY, USA.

KUNGL. MARINFÖRVALTNINGEN

Genom C.A.Clase,Göteborg.

367 lådor mässingrondeller (brass discs) 154.140 st
136 lådor -"- -"- 57120 st } 81824 kg
8 lådor kikare, vikt 375 kg Diam of discs 62 mm,Thickness 16mm
12 lådor metallpackningar (Flexible metallic packers) från Crane Packing Ltd, Slough, England. SKN betalt 191963:14 för partiet

Kirurgiska Instrument Fabriks AB, Sthlm

1 paket suturnålar, 30 kg, från Eman Shrumpton & Fletcher,Redditch,Englan
1020 kr

August Wingårdh AB,Hälsingborg

1500 lådor torkade plommon (St.Clara prunes) 15300:-

Engwall-Hellberg AB, Gävle

41 säckar vitpeppar (White Batavia Muntok Pepper),vikt gross 2581,36 kg

Karl Svanlund AB,Sthlm

100 balar fänkol (Fennel seeds), vikt 9800 kg
40 säckar ingefärs (Ginger) vikt 4000 kg
25 säckar nejlikor, vikt 1000 kg

Bergman & Beving AB, Sthlm

10 lådor termometaller (strip thermo couples) vikt 1 oz
3 lådor kompensationsledningar i 5-meterslängder, vikt 6½ lbs

AB Hakon Svensson, Västerås

1655 lådor torkad frukt,varav 125 lådor russin, från San Francisco
225 lådor torkad frukt à 12½ kg per låda
81 säckar vitpeppar, 5099 kg

AB T.Gustav Lundgren,Sthlm

30 lådor kardemumma (Cardamon) gross 4539 lbs
42 säckar vitpeppar (White Muntok Pepper) från Batavia 3085 kg

Alfort & Cronholm,Sthlm

för Ammunitionsfabriken i Marieberg.

20 tunnor (drums)strontiumperoxid a 50 kg = 1000 kg
från B.Laporte Ltd,Luton, Beds, England 8 tunnor 32"x15", 12 st 27x 15"
9922:65

ATOS 3.8.40

Lastmanifest -Forts

Peterson & Bettow,Göteborg

10 lådor kardemumma (Cardamons) ,netweight per case 112 lbs Ass.3000:-

Möller & Co, Sthlm

5 lådor kardemumma (Cardamons) från Bombay Ass 1550:-

AB EOL, Göteborg

15 lådor kardemumma från Mangalore, 1350 kg 4165:-

8 lådor muskotblomma, 675 kg 2133:-

Stilles Försäljnings AB,Sthlm

2 paket kirurgiska nålar, från Shrimpton & Fletcher Ltd,Redditch,England 3000:-

AB K.A.Ringström,Sthlm

15 lådor kardemumma från Mangalore,vikt 2000 kg 5718:-

40 säckar vitpeppar, vikt 2500 kg 2120:-

D.T.Ahrenberg AB,Gtbg

8 lådor muskotblomma, vikt brutto 677 kg 2165:-

AB Erhard Carlsson &Co, Sthlm

10 lådor kardemumma från Mangalore 2900:-

AB Wahlund & Grönblad,Sthlm

1300 lådor torkad frukt från SanFrancisco, 16250 kg 13200:-

10 lådor kardemumma från Maggalore 4100:-

Erik Bohlin,Göteborg

81 säckar vitpeppar från Batavia, 5100 kg 4550:-

Axel Kistner AB, Sthlm

204 dussin suturnålar och 864 par gummihandskar i 4 lådor från Ingram & Son,London, vikt 10 kg 2974:48

AB Transportkompaniet,Sthlm

1 låda film, 36 kg från Cecil Cattermoul Film Service, London

PERSONLIGA ÄGODELAR

Attaché Olof Rydbeck,UD: 1 koffert, ass. för 1000:- i Sjöassuranskompaniet
innehållande 1 persianpäls med mössa & muff,
1 sommaraftonkappa, 1 aftonklänning,div skor,handskar,
2 handväskor mm samt div noter & böcker.

Baron Göran von Otter, legationssekreterare,UD, Kuriravd.

Hade hela sitt Londonhem ombord, men dessa lådor togs på däck och räknades inte som last. Han fick 30.000:- av SKN, men måste i Jan. 41 ersätta Reservförrådsnämnden med 600:- för frakten. Bohaget utgjorde fullständig inredning(Möbler,mattor,tavlor, prydnadssaker) för matsal,herrum, salong, barnkammare, sängkammare,kök, och jungfrukammare. Salongs- och herrumsinredningen var i stor utsträckning antik. Silver och porslin voro fullständiga och delvis antika uppsättningar för 12-18 personer.Linne etc för 4 vuxna och ett barn Se listor

ATOS 3.8.40

Lastmanifest forts

PERSONLIGA ÄGODELAR

Enlig telegram (Sid 1) fanns även major Hägglöfs möbler ombord
Ingen lista på detta.

Ingeniör och fru Gunde Bergström,ASEA,Västerås (tidigare på ASEA:s Londonkontor),Amerikanska medborgare,var passagerare på Atos och förlorade bagage förc:a 8500 kr. De fick ersättning av SKN med 7205:34 och senare ytterligare 1525:50 för de juveler, kontanter och pass som SKN först vägrat ersätta.
Se 2 separata listor.

Ytterligare last i andra manifest

i en lastförteckning från Statens Reservförrådsnämnd ingår varor som inte finns upptagna i föregående manifest. En del av desa varor var tydligen, neligt not i marginalen, "kortskeppade" ,som t.ex 305 ton transformatorolja för Kungl.Vattenfallsstyrelsen.

Copy

List of goods belonging to Mrs. Gertrud Bergström and lost with "Atos" on August 3rd, 1940.

	£	s	d
2 Evening dresses	15.	-	-
1 Brocade Jacket	7.	-	-
2 Afternoon dresses	10.	-	-
2 Costumes	6.	10	-
1 Sport suit	4.	-	-
1 Shantung suit	4.	-	-
4 Coats	15.	10	-
3 Dressing gowns	3.	-	-
3 Pyjamas	3.	-	-
3 Night gowns	3.	10	-
Underwear	6.	18	-
Stockings	3.	-	-
Shoes and Slippers	17.	-	-
Blouses and Jumpers	6.	10	-
Umbrellas, rain coats	2.	-	-
Steamer rug	1.	-	-
Hat bag	1.	5	-
Materials, patterns, silk etc.	5.	-	-
2 woollen dresses, 2 suits	11.	10	-
Hats	5.	-	-
Jewels	75.	-	-
Belts, ties, scarves etc.	4.	-	-
Toilet articles	5.	-	-
Handbags	3.	-	-
Presents	2.	-	-
Glasses, fountain pens etc.	5.	10	-
1 Fur muff	8.	10	-
Picture frames	1.	10	-
1 nutria cap	5.	10	-
1 camera	8.	-	-
Gloves	1.	5	-
1 Tennis suit	3.	3	-
Linnen, table covers, towels	12.	-	-
Total	£ 263.	1.	-

August 15th 1940
sign. Gertrud Bergström

5 Over £ 265.1.0

We certify that, to the best of our knowledge and belief, the above values are correct.

(sign.) Murriel Beckley

Katharine Shadbolt

Copy

Goods belonging to Mr. Gunde Bergström and lost with s/s Atos on Aug.3rd 1940.

	£	s	d
4 Mens suits	30.	-	-
3 Overcoats	27.	-	-
1 Evening dress suit	10.	-	-
Shoes	4.	-	-
Underwear	1.	15	-
Pyjamas	2.	10	-
Dressing gown	2.	17	-
Ties	1.	12	-
Shirts	5.	-	-
Socks	1.	6	-
Slippers	-.	15	-
Sweaters	3.	10	-
Hats	4.	-	-
Toilet articles	2.	10	-
Pearl Stick Pin	15.	-	-
Cuff links	3.	-	-
Trunk	11.	-	-
Suit cases (4)	12.	-	-
Brief cases	2.	17	-
Slide rules, drawing set, etc.	11.	-	-
Watch	5.	-	-
Sewing Machine	17.	-	-
Cash money	20.	-	-
Eye glasses	3.	-	-
Fur cap	7.	10	-
Gloves, pocket book	2.	1.	-
Passports	5.	4	-
Total £	211.	7.	-

August 15th 1940

(sign.) Bergström

We certify, to the best of our knowledge and belief, the above values are correc

(sign.) ? ? Beckley

(sign.(? ? Shadbolt

JOHANNA 3.8.40 50% krig.

KOLLIDERAT MED NORSK ÅNGARE UNDER NATTLIGT FLYGANFALL MOT KONVOJEN.

Rapport.

Avgick lör 27.7.40 från Dublin destinerad till Methil i barlast.17 ombv. Djupg F 7'3'' - A 12'2''.
Lör 3.8 under flyganfall mot konvojen c:a 20' WSW Cape Wrath kolliderat kl 01.11 med ms Dagrun av Oslo. Nästan stilla, mulet väder. Befh & utkik på bryan. Indirekt orsak till kollisionen: flyganfallet som orsakade oreda i konvojen. Direkt orsak: MS Dagruns försök att komma ur konvojen samt släckta sidolanternorna. Dagrun, som var lastad, gjorde 4-5 knop på kurs omkring syd medan Johanna vid kollisionen låg på W kurs nästan utan fart. Dagrun gav STB-signal, Johanna backsignal. 61 sekunder efter iakttagandet kolliderade fartygen i nästan rät vinkel med varandra. Dagrun förde inga ljus, Johanna endast en avskärmad akterlanterna. Johanna fick hela backen förskjuten åt BB, stäven krökt, hela trädäcket förskjutet och uppbändt, manskapsinredningen demolerad och förligaste plåtarna under huvuddäck starkt inbucklade STB bogankare fått stocken avbruten, ankarklysen ramponerade.

Journalutdrag

Lör 3.8 kl 00.55 anfölls konvojen av tyska plan som fällde spräng- och brandbomber. Genast efter angreppet saktades farten ner och girade BB för att öka avståndet till ett fartyg som närmade sig om STB. -Kl 01.15 stoppa Fartygets kurs efter Stop omkring W, konvojens kurs c:a NO. På Johannas STB-sida hade de senaste timmarna gått ett okänt fartyg som tros ha haft nr 26 i konvojen. Vid flyganfallet gick detta fartyg förbi Johanna och förlorades ur sikt i mörkret. Kl 01.10 blev ovannämnda fartyg åter synligt om STB, stävande c:a syd. Som fartyget hade fart föröver slogs back ombord på Johanna eftersom kollisionsfara förelåg. Det andra fartyget gav STB-signal vilket besvarades med backsignal. Kl 01.11 törnade det andra fartyget med stor kraft mot Johannas STB bog och efter törnen slog båda fartygen ihop med ett åskliknade brak. Det andra fartyget forsatte sedan föröver och förlorades ur sikte i mörkret. Låtit fira BB livbåt jäms med midskepps däcket. Alle man på däck, klara att gå i livbåten enär fartyget möjligen var i sjunkande tillstånd. Vid flyktig granskning av skadorna på förskeppet insågs att ingen omedelbar fara förelåg varför vidare åtgärder inställdes. Kl 01.38 satt fart i konvojens riktning.

Ombord ss Johanna
i Grangemouth 9.8.40
Axel Winberg
Befh

Maskindagboksutdrag

(Fartygets högsta fart 8½ knop. halv fart c:a 5 knop)
Kl 00.55 SF, ½fart 00.59 SF 01.12 Stopp 01.05 Full back 01.10 halv fart fram - stopp 01.20 FF 01.38 Grangemouth 27.8.40

Johanna ?
SELENE 3.8.40

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Grangemouth 27.8.40 kl 14.30

Vicekonsul R H Salvesen,
Sakkunniga: P Haagenvik , befh å ss Ingerfem av Bergen.(No questions asked)

Befh Winberg : Inget att tillägga till sin rapport, men Dagrun tycktes sällan ha varit på sin station i konvojen. (Seldom seemed to be in her proper place in the convoy).

1e styrman Nylander: Mycket mörkt men klar sikt. Kollisionen inträffat kl 01.10.Befh var på bryggan med matros Karlsson som utkik och med matros Rothla som rorsman.Ursprunglig konvojkurs NO menvid kollisionen styrde Johanna väst och låg praktiskt taget stilla.Då kollision syntes överhängande slogs full fart back i maskin.Dagrun låg vid kollisionen på sydlig kurs, fart c:a 3 knop.Dagrun var helt mörklagd, Johanna förde en avskärmad blå akterlanterna. Dagrun gav en kort ljudstöt i sin siren omedelbart före kollisionen och Johanna svarade med 3 korta stötar i ångvisslan.Enligt 1e styrmans uppfattning orsakade Dagrun kollisionen genom sina manövrer efter det flyganfallet satt in. Ie styrman inte sett eller hört några signaler från konvojledaren att konvojen skulle skringras när flygangreppet satte in.

Chiefen Nilsson: Frivaktvid tillfället.2e maskinisten hade vakten i maskin. Han ligger f.n på sjukhus,oförmögen att avge vittnesmål. De i maskinloggen införda uppgifterna en exakt kopia av de tider som 2e maskinisten noterat på svarta tavlan på manöverdurken.

Matros Rothla: Rorsman Innan nafallet började styrdes omkring NO men under anfallet ändrades kursen till W. (På sakkunniges fråga upplyst att "everyone on the bridge was sober".)

Matros Karlsson: Stått utkik på bryggan från midnatt.Han såg Dagrun gå förbi om STB och försvinna ur sikte i mörkret för att dyka upp igen efter omkring 10 minuter med kurs rakt mot Johanna.Hon förde inga ljus.

Domstolsutslag: Båda fartygenutan skuld

Generalkonsulatet i London 10.5.41 till KK översänt ett klipp ur Lloyds List för den 8 maj 1941: Admiralty Division

Wednesday, may 7th 1941

Owners of ss Johanna versus owners of ss Dagrun, before mr Justice Lagnton, sitting with captain P N Layton and captain R L F Hubbard, Elder Brethren of Trinity House.

"Judgment was delviered in this action,in which the owners of the Swedish ss Johanna claimed damages ~~for the~~ from the owners of the Norwegian ss Dagrun for a collision off the coast of Scotland on august 3d 1940 -

JOHANNA 3 8 40

The defendants denied negligence and counterclaimed against the owners of the Johanna. The previous proceedings were reported in Lloyds List of April 5th, 9th and 10th 1941. - The judgement was delivered ib camera - Mr justice Langton found neither vessel to blame for the collision. He held there was no negligence om either side and he dismissed both claim and counterclaim, making no order as to costs."

KK memorial 19.12.40

Orsak: Skulle kunna vara den villervalla som uppstått bland fartygen när konvojen anfölls från luften av flygare, som gav anledning till att Dagrun försökte komma ur konvojen och förorsakade kollisionen.

Ex officio
Erik O Bergström

Crew List (Kompl SKN)

Befh Axel Winberg, Göteborg, 24.3.83 (Febr 40) 24 år som befh (+42.1E.1109)
1e styrman Thor Evald Nylander, Göteborg, 31.1.85 (Febr 40) Befhex 1912
2e styrman Adolf Lind, Störmstad, 6.20.91
2e maskinist Nils Paul Valentin Andersson, Gtbg, 30.3.04 (Dec 38)
(Avmönstrat 19.8.40, sick & in hospital)
Chief Otto Nilsson, Hälsingborg, 28.9.96 (Nov 39)
Stuert Emil Rifve, Hälsingborg, 14.10.96
Kock Jörgen Terjesen, Fjäre, Norge, 18.4.95 (Avmönstrat 19.8.40)
Matros Romet Rohtla, Mostva, Estaldn, 27.7.07 (Jan 40)
Matros Nils Johan Karlsson, Falkenberg, 11.11.84 (12.3.40)
Matros Adolf Pärtel, Estland, 30.9.10
Matros Alexander Blomberg, Estland, 9.4.08
Matros Arthur Subi, Estland, 30.3.09
Smörjare Gustaf Andersson, Vesterlanda, 19.7.01
Eldare Christian Nilsen, Ronneby, 2.3.21
Eldare Arvo Kirret, Estland, 12.10.03
Eldare Mikkel Tamm, Estland, 9.11.11
Maskinelev Erik Forsberg, Ytterlännäs, 3.4.21

SKNEIII 182 Johanna reparerat i Grangemouth

W K Webster, 149 Leadenhall Street, EC 3, skrev 7.8.40 till Mälaren, Sthlm, att Dagrun idag inkommit till Hull med skador på BB bog, BB poopbrygga, brädgångar längs BB-sidan och med BB livbåt krossad i dävertarna, och att Johanna måste ställa bankgaranti för 2500 pund för Dagruns skador. (Bail in respect of claim of the Dagrun) Johanna angjort Leith men Ministry of

JOHANNA 3.8.40

Shipping vill inte tillåta reparation i denna hamn utan rekommenderar fartyget att gå till Grangemouth " to which port she will be removed this afternoon and we excpect the survey to take place tomorrow." 9.8 skrev firman till Mälaren att Johanna anlänt till Grangemouth på kvällen den 8.8 och att skadorna besiktigats den 9.8. Reparation kommer att ta 3 veckor och kosta 1500 pund. Fullöverblick av skadorna inte möjlig förrän däcket och allt trävirke i skansen avlägsnats. Stäven måste delvis förnyas liksom plåtar på STB & BB bog och minst 4 däcksplåtar, en klystrumma coh STB ankare. Johanna krävt 4000 pund i security från Dagruns rederi.

HIGH COURT OF JUSTICE, ADMIRALTY DIV 3.1.41

Målet Johanna-Dagrun kom upp den 3.1.41. Dagrun anklagades av Johanna för att inte ha hållit utkik, för att hon inte hållit sin plats i konvojen, för att hon ändratkurs mot Johanna, för att hon inte stoppat eller slagit back i maskin, för att hon brutit mot Sjövägreglerna och för "Bad stationkeeping."
Den 22.1.41 i sin genstämning anklagade Dagrun Johanna för samma sak inklusive för att Johanna girat STB utan att ge signal.

Dagruns version

Dagrun, motorfartyg, 4562 brton, L 389', B 54', 2200 brake HP, 29 mans besättning, var på resa Bahia Blanca- Hull med last av 7420 ton vete & fruset kött, befann sig kort före kl 01.08 den 3.8.40 i konvoj c:a 10 miles från kusten i The Minch mellan Ru Stoer och Cape Wrath.- Dagrun gick som nr 6 i BB kolonn på konvojkurs magn 33, konvojfart 8½ knop, the tide was slack, NO vind, mörkt, lätt disig luft.-Johanna gick som nr 8 i BB kolonn men var vid den aktuella tiden helt ur sin position och befann sig på en till två fartygslängders avstånd på Dagruns BB beam. Dagrun visade inga ljus och god utkik hölls. Konvojen anfölls då av tysk flyg och man såg från Dagrun att Johanna enligt instruktionerna ändrade kurs BB hän. Även Dagrun ändratkurs 1 streck BB hän och sedan stöttat upp. Kort därpå upptäcktes det att fartygen på Dagruns STB-sida närmade sig ochatt Johanna ändrade kurs än mer åt BB. Dagrun då girat yttreligare 1 streck BB och stöttat upp och full fart slogs i maskin för att hålla henne väl klar fartygen om STB. Kort därpå måste Dagrun åter gira BB för attundvika ett brinnande fartyg föröver och när detta fartyg hade bringats välklart på STB bog stöttades Dagrun åter upp. Omedelbart därpå sågs Johanna gira hårt STB. På Dagrun beordrades hårt STB och en kort stöt gavs i sirenen. Johanna svarade med enkort stöt följd nästan genast av 3 korta stötar och fast Dagrun slog full back kolliderade Johanna med sin stäv och STB bog med Dagruns BB bog.

(Johanna gick 20/5 – 19/8 40 i engelsk tidsbefraktning)

JOHANNA 3,8,40

Beedigat vittnesmål av Johannas befh inför jurist

Kollisionen inträffade kl 01.11 3/8 c:a 19 miles WtS magn från Cape Wrath, lat N 58 35′ - W 5 36′. Vädret klart och mörkt, ingen måne, ingen vind.- Gick i konvoj om 40 farxkyg i 4 kolonner med 10 fartyg i varje kolonn. Konvojen hade formerats utanför Greenock Roads - Johanna hade nr 12 och Dagrun nr 26. Dagrun gick 2 fartyg för om Johanna och i samma kolonn. Fartyget närmast för om Johanna var ss Dundee och på STB-sidan gick ss Ramc de Larrinaga. Akter om Johanna kom polska ss Kmicic och akter om Ramon De Larrinaga gick ss Beacon Grange. För om ss Ramon de Larriaga gick ss Inkosi och för om Dundee och Dagrun. Detta enligt konvojplanen, men om dessa fart) höll sina stationer sedan mörkret fallit vet jag inte. Johanna gick som nr 7 i BB kolonn och Dagrun hade kommit in i konvojen vid Greenock. Konvojfarten var 8½ knop, kurs NtO magn. Vi styrde inte efter kompass utan följde fartyget närmast föröver. Vi förde inga navigeringsljus, bara en avskärmad blå akterlanterna. Avståndet mellan kolonnerna antogs vara 3 kbl och mellan fartygen i kolonnen 2 kbl. Vi kunde inte se något akterljus på ss Dundee närmast för om oss, utan styrde efter hennes mörka silhuett. Det fanns dock ett fartyg föröver som visade ett akterljus. Fram till midnatt var både jac och 1e styrman på bryggan samt utkik och rorsman. Jag gick ner i karthytter vid midnatt och lade mig påklädd på en brits. Vid 01-tiden kallade 1e styrman på mig och sade att det var tyska plan overhead. Jagkom genast upp på bryggan och beordrade halv fart i maskin (C:a 5 knop). Jag kunde se fartyget framför oss och c:a 1 kbl bort på vår STB bog att annat fartyg som en svart skugga, hennes brygga var ungefär i bäring 4 streck på vår STB bog. Jag tror det var Dagrun. Flyganfallet började och vi släckte akterlanternan.

((Ett fartyg i konvojen, "White Crest", bombades i brand men kunde senare räddas i hamn. White Crest av NewCastle mätte 4365 brton Byggs 1928))

Efter c:a 3 minuter såg jag fartyget för om oss sakta ner och lät då 1e sty man slå ~~skata~~ SAKTA i maskin. Jag såg sedan att fartyget om STB närmade sig och beordrade BB roder. Detta fartyg var då ca 1 kbl från oss och ännu i ungefär samma bäring. Vi svängde under BB roder sakta BB hän men fartyget om STB fortsatte att närma sig oss varför jag beordrade rodret hårt BB och lät slå stopp i maskin. Med stoppade maskin och rodret hårt BB förlorade vi all framfart och låg stoppade i vattnet med stäven i västlig riktning (heading W on the compass). Som följd av denna BB-gir förlorade vi fartyget om STB ur sikte i mörkret. Hon måste nu vara akter om oss på vår STB lårinc Vi checkade att vi låg stilla genom att titta över sidan. Jag beordrade nu rodret amidships och vi låg stoppade i vattnet heading west under ca 2 minuter, då styrman ropade till mig i styrhytten attett fartyg närmade sig på STB bog. Jag sprang ut på bryggan och såg det fartyg som sedan vis-

JOHANNA 3. 8. 40

ade sig vara Dagrun endast c:a 3/4 kabellängd från vår STB-sida ,hastigt närmande sig på kurs ungefär SSW. Hon hade betydligt bogvatten och alltså god fart (a substantial bowwave).1e styrman slagit ~~skata~~ SAKTA fram i maskin, och slog på min order full back.Vi hörde en kort sirenstöt från Dagrun och på min order blåste 1e styrman 3 korta i ångvisslan. Vi började gå sakta back,men Dagrun närmade sig hastigt tydligenunder långsam ~~BB-gir~~ STB-gir och rände med sin BB bog mot vår STB bog i en vinkel på c:a 6 streck "leading forward on both ships." Av stöten kastades Johanna BB hän så att fartygen svängde mot varandra och ca 15-20 sekunder senare var Dagruns akterskepp BB ungefär tvärs Johannas STB-sida vid lucka 3. Dagrun skrapade förbi vår STB-sida och lämnade delar av sin utsvängda BB livbåt på vårt akterdäck och på backen. Johanna fortsatte attgå back och Dagrun gick klar med fart öfröver. Så fort fartygen kommit klara varandra slog jag stopp i maskin.Dagruns fart vid kollisionen var ca 6 knop,vår fart var back c:a ½-1 knop.- Vi forsatte resan kl 01.38 och kl 01.55 tog jag bäring på Cape Wrath, 19 miles OtS magnetiskt.
Jag tog inga tider på bryggan för maskinorder, tidpunkt för kollisionen etc , jag fick tiderna från maskindagboken.På grund av vad 2e maskinisten sagt ändrade jag tiden för kollisionen från 01.13 till 01.11.- 1e styrman trott att vi girade BB för att komma bort fråm konvojen men vi girade för att komma bort från Dagrun.

1e styrman Nylanders vittnesmål inför jurist

Vakthavande på bryggan kl 00 - 04 den 3.8 , stod mest på STB-sidan av bryggan med utkiken på BB bryggvinge.
Då konvojen lämnade Greenock Roads 1.8 var jag på bryggan då konvojen formerades och avgick. Vi gick på vår plats i kolonnen följande instruktionerna då Dagrun synbarligen med full fart kom upp på vårt ~~STB-sida~~ BB-sida c:a 100 yards från oss för att sedan sakta farten och dra sig allt närmare vår BB-sida så att vi måste gira STB.Vi kunde dock inte väja särskilt mycket med tanke på fartygen i kolonnen närmast oss om om STB.Sedan Dagrun tvingat oss att gira STB så mycket som vi vågade göra tycktes Dagrun slå full fart fram och intog en position för om oss 2 fartyg bort vilket var hennes plats enligt konvojformeringen. -Till föld av detta varnade jag 2e styrman och befh för Dagrun då jag lämnade över min vakt sedan vi lämnat Greenock den 1. 8 . "I mentioned that we ought to be careful to give the Dagrun a wide berth as I considered her a dangerous ship in a convoy " Jag har stor erfarenhet från det här kriget av att gå i konvoj och från hela förra kriget.Som regel innebär det inte några större svårigheter att gå i konvoj,m en det är min erfarehnet at i varje konvoj finns åtminstone en befälhavare som är oerfaren och nervös

JOHANNA 3.8,40

och den som är nervös håller sin station dåligt och ställer till oreda i konvojen. Jag betraktade Dagrun som ett sådant nervöst fartyg som vi gjorde bäst i att hålla oss på stort avstånd ifrån. Jag hade inte sett Dagrun igen förrän då jag tog över vakten före kollisionen den 3.8.-När jag tog över vid midnatt var Dagrun i jämnhöjd med oss på vår STB-sida c:a 1 kbl från oss och helt " out of position". Hon var tillräckligt nära oss i mörkret för mig att känna igen henne som Dagrun.Jag beordrade BB roder för att komm längre bort från henne.Dagrun gick förbi oss tills hon var på vår STB bog och på så stort avstånd att jag kände mig säkrare.Hon var så pass långt borta att hon inte gick att känna igen längre,Så var läget då jag omkring kl 01 hörde en eller flera explosioner och därför slog sakta i maskin.- Jqg hörde fientliga plan över oss i mörkret och eskorten sköt spärreld med spåljusammunition och gick nu och kallade på befh som genast kom uppp på bryggan. Då hade vår maskin gått sakta fram några minuter och vi hade förlorat xxxxxxxxxxxxxxxx en hel del av vår framfart. Ett fartyg för om oss visade ett ganska klart lysande akterljus ochdetta fartyg fattade eld, uppenbarligen träffat av brandbomber. Kapten beordarde BB roder och slog sakta i maskin och sedan stopp, som jag trodde för att inte komma för nära det brinnande fartyget. Efter några minuter hade Johanna förlorat styrfarte och låg praktiskt taget stoppad i vattnet. I detta läge fick jag se ett fartyg,som senare visade sig vara Dagrun, kommande rakt mot vår STB bog c:a 2 kbl från oss och ungefär 7 streck på vår STB bog, gående i ungefär sydlig riktning. Befh var just då inne i den kringbyggda styrhytten.Jag ropade på honom och varskodde om det annalkande fartyget samtidigt som jag på kompassen såg att vi stävade väst , och jag påpekade detta för befh eftersom konvojkursen låg mot NO. Befh svarade att det var all right eftersom vi sökte undvika att bli bombade och i vilket fall låg stoppade. Jag svarade:" Strunt i bomberna, norrmannen på vår STB bog är långt farligare än några bomber!". Jag gick sedan till maskintelegrafen och slog framåt ,jag vet inte hur mycket i mörkret,om det blev halv eller full fart. Samtidigt beordare befh full back och jag utförde ordern på telegrafen. Jag betvivlar att maskin fick tid att överhuvudtaget arbeta framåt alls, det skulle i så fall varit bara några få varvtal. Ungefär samtidigt med att jag slogback hörde jag en kort ljudstöt från Dagrun som jag besvarade med 3 korta stötar i ångvisslan. Vi lät vår maskin gå back och Dagrun närmade sig utan att ändra kurs och jag trodde hon skulle ramma oss tvärs. Ians lucka,men hon träffade med sin BB bog vår STB bog med våldsam kraft så att hela vår back försköts.Hon träffade oss i ungefär 7° vinkel förifrån räknat. Vid kollisionen hade vi vi möjligen börjat röra oss mycket sakta akteröver och Dagrun tycktes göra c:a 3 knops fart framåt. Sedan vår back tryckts över åt BB slog fartygen ihop långsidorna innan Dagrun gick klar

JOHANNA 3.8.40

[illegible] för om oss.- Kl 01.38 fortsatte vi vår resa. Kl 01.55 tog befh [illegible]
[illegible] bäring på Cape Wrath. Jag höll då på att klargöra livbåtarna etc. Kl 03.20 tog jag en 4-streckspejling på Cape Wrath och avläste loggen som visade 60. Jag noterade inga klockslag på bryggan under kollisionen men det tycktes mig som om detgick ungefär 1½ minut mellan full back-signalen till maskin och kollisionen. Sedan vi anlänt till Methil 5.8, utan att ha diskuterat händelsen med någon, skrev jag ner händelseförloppet med bläckpenna på ett pappersark i avsikt att föra in det i loggboken (the clean log). Jag lämnade tomrum för klockslagen och fyllde i dessa sedan jag sett maskinloggen vars tider jag kopierade in i min redogörelse, sedan befh först fått läsa igenom och godkänt min beskrivning och gjort några få mindre ändringar i blyerts. Thor Nylander

2e maskinist Anderssons berättelse

Hade ensam vakt i maskin kl 00- 04 den 3.8. Ungefär en minut efter det jag fått order på telegrafen om full back kom kollisionsstöten. Om maskinen är stoppad tar det 15-20 sekunder att få den igång till fullt varvtal back. Detta innebär att kollisionen imträffade c:a 40 sekunder efter backsignalen. Efter den första stöten och medan maskin ännu gick back kände jag ännu en stöt c:a 2 minuter efter den första och kort därpå kom signal om stopp från bryggan. Kollisionen inträffad under minuten 01.10.

Utkiken Nils Johan Karlsson

Jag stod utkik på bryggans BB-sida när bombraiden började strax före kl 01. Jag gick över till STB-sidan. När jag stod där såg jag ett fartyg närma sig oss och rapporterade det ungefär samtidigt som befh kom på bryggan. Jag hörde inte vilka order som gavs men det andra fartyget tycktes avlägsna sig och försvinna på vår STB-sida. Ungefär 10 minuter senare, enligt min uppfattning, såg jag åter detta fartyg närmas sig oss på vår STB-sida uppenbarligen i riktning rakt mot vår STB bog. Det var mörkt ochhon var på avstånd från oss men hur långt bortkan jag inte säga. Strax efterdet jag siktat henne blåste hon en kort signal i sirenen varpå vår ångvissla blåste 3 korta stötar. Ungefär en minut därpå kolliderade det andra fartyget med vår [illegible] STB bog i ungefär 6 graders vinkel räknat förifrån på båda fartygen. Sedan slog det andra fartyget ihop sin BB-sida med vår STB-sida så att delar av det amdra fartygets utsvängda livbåt speeds ut över vårt däck. Sedan gick hon klar och försvann föröver i mörkret.

Rorsman Rothla

Berättat detsamma som ovanstående.

JOHANNA 3.8.40

"Två helt olika berättelser "
DOMSTOLENS UTSLAG den 8 Maj 1941

Justice Langton 8.5.41: " In no case that I can remember have the accounts given by the respective vessels been so completely dissimilar. Indeed it was difficult to believe that the 2 parties could have been describing the same incident. So far as the whiste signals were concerned, the Johanna agreed ,that she sounded 3 short blasts and that the Dagrun sounded one short blast, but she completely denied that she herself sounded one short blast or that her wheel were ever starboarded. The wintness whom I heard from the Johanna, suffered under the handicap of a very imperfect konwledge of the language. It was difficult to follow what they were intending to say and ~~still more difficult tobe certain that they understood what was being put to them and~~ still more difficult to be certain that they understood what was being put to them in crossexamination.
I am unable to assign any blame for a failure to indicate manoevres which I cannot particularise. The result will be taht I do not find any negligence proved against either vessel and neither is therefore to blame. Therefore each side bears own damages and costs."

Assurans

Rederiets generalräkning slutat på 61947:26 varav reparationskostnad 26617:50 kr.
SKN ersatt rederiet 21 10 41 med 30000 kr (50% krig).
Johanna krigsförsäkrad endast mot totalförlust.

Egna noteringar Kapten Winberg död 24.2.42

Johannas befh sedan mars 1940, Axel Winberg, kunde i januari 1942 genom UD:s förmedling få möjlighet att resa hem för tjänstledighet med kurirplan från Skottland till Malmö . Han återkom aldrig till sitt fartyg Han avled av hjärtslag i sitt hem i Göteborg den 24.2.42

HISTORIK

Laståangare på 1243 brton byggd 1881 vid J Readhead & Co i South Shields av järn.(Ex Valkyrian, Lynton). L 72,4 B 10,2 Tillhörig red AB Strim (Sven Salén) i Stockholm som inregistrerades den 12.4.39 och i okt 39 inköpte ss Valkyrian från maskinist Klas August Andersson i Karlskrona tillsammans med dennes övriga flotta; Fortunatus, Sara, Nora, Hilda, Gudrun och Ragnar.(Av dessa krigsförliste 14.7.42 ss Margareta (Ex Fortunatus) medan Emma (Ex ~~Nora~~ Ragnar) sjönkefter kollision 2.6.40 i The Downs och Kristina (Ex Gudrun) strandade och blev vrak 17.9.40). De övriga nedskrotades på 50-tale

JOHANNA 3.8.40

Ursprungligen kom ss Lynton till Sverige från England 1899, inköpt av det nybildade red AB Valkyrian (Konsul A. Enhörning) i Stockholm vars namn hon övertog. Detta rederi gick i likvidation 1930 och Valkyrian överfördes på Enhörnings red AB Motala i Sthlm, utan namnändring, för att i juni 1934 bli ss Valkyrian av Karlskrona. - 1826 dw. Welldäckad med brygga & maskin midskepps, 2 för- och en akterlucka, ångstyrmaskin, en 2-cyl compoundångmaskin av varvets fabrikat och öppen brygga med ratten kringbyggd av ett splitterskydd av betongplattor. - Johanna lastade i april 40 i engelsk hamn och blev kvar utanför spärren där hon sedan gick i engelsk kustfart i konvojer hela kriget. Den 8 och 9.4.41 på resa Barry Southampton med kollast var hon mycket nära att träffas av tyska bomber vid 2 flygattackar (Se 9.4.41) och hade därutöver många "Close shaves" både vid bombningar i hamnar och till havs. Hon fick även skador av sjunkbombsfällning från eskortfartyg i sin omedelbara närhet. - Mån 29.7.45 kom Johanna till Stockholm efter 5 år i engelsk kustfart och var den första Stockholmsbåt som kom hem efter kriget sedan Skagerackspärren hävts. Vid samma tid kom 6 andra spärrveteraner hem, nämligen Mergus av Hälsingborg, Disa, Devon och Kronprinsessan Margareta av Stockholm, Falkvik av Sölvesborg och Västervik av Västervik. - Johanna gick in till Ekensbergs varv för grundlig översyn och klassning. Befh var sedan jan 42 Torsten Högberg, Göteborg, som inte sett sina föräldrar på 6½ år, 1e styrman var Rune Rydell som bildat familj i Bristol och stuert Erik Johansson, Hälsingborg, som var med på Scania 11.9.41 och som upplevt 21 flyganfall, 87 bombraider iland och 12 ubåtsattacker under krigsåren på olika svenska fartyg. Johannas besättning hade 1940-45 varit kosmopolitisk med Balter, finnar, norrmän, danskar, engelsmän, irländare, portugiser, spanjorer coh Argentinare, ja t o m en man från St Helena. Johanna klarade släckta fyrar och flyganfall och var 2 gånger ensam kvar sedan övriga fartyg i konvojen sänkts. En gång gjorde hon ensam en resa till Lissabon tur-retur men anfölls inte av vare sig ubåtar eller flyg. En veteran med tur! - Sedan freden kommit visade hon sig dock för gammal för rederiets linje på Holland/Belgien och såldes i febr 1948 för 500000 kr till Compania Naviera Minories SA i Panama City, redat av statslösa Estländska redare i Stockholm, och fortsatte att gå i Nord- & Östersjötrafik som "Hermes". Slutet kom i okt 1957 då Hermes för 221256 kr såldes till Eisen & Metall i Hamburg för nedskrotning. Den 17.12.57 kom den 76 år gamla veteranen till Hamburg på sin sita resa.

LIMA - SOFIE BAKKE 4.8.40

SOFIE BAKKE PÅ DIAGONALKURS IN I MÖTANDE KOMVOJ - RAMMADES AV LIMA OCH SJÖNK 40 MINUTER EFTER KOLLISIONEN

Rapport

Avgick Methil lör 3.8.40 destinerad till Curacao i Barlast.Djupg F 11′09′ A 15′03″. 33 ombv.Barlast av 807 ton kolsten.Bunkers: 274 ton brännolja/ 8½ ton dygn Proviant & fw för 30 dygn.
Sön 4.8 c:a 0105 kolliderat i konvoj 4′i bäring rv 111° från Buchan Ness, strax N om Peterhead på Skottlands ostkust med ms Sofie Bakke av Haugesund som sjönk kl 01.45. Vind SSO 2 Beaufort, lätt NO dyning, mycket mörkt med disig horisont. 3e styrmans vakt ,befh kommit upp på bryggan strax före kollisionen.Utkik på backen.
Orsak: Sofie Bakke, som förlorat sin egen konvoj, styrde en kurs som skar den N-gående konvojens kurs.Alla fartyg gick utan lanternor och mörker rådde. - Sofie Bakke, som var lastad, iakttogs först c:a 2 minuter före kollisionen under gir med, enligt uppgift, konvojfart 9 knop och c:a 5 streck på STB bog. Limas kurs var rv.002° ,fart 7½ knop.Lima gav 2 korta signaler i visslan (luftsiren),omedelbart följda av 3 korta.- Sofie Bakke gav en kort i visslan och däfefter 3 korta.Lima stävade i kollisionsögonblicket omkring Nord, Sofie Bakke uppskattningsvis WtN. Limas BB sidolanterna tändes strax före kollisionen.Lima bärgade hela besättningen,37 man, från Sofie Bakke . Aberdeen 5.8.40

P.G.Åhsberger
Befh

Journalutdrag

Lör 3.8 Avgått från Methil i konvoj kl 11.15, kl 11.30 bildat konvojformering A. Kl 12 styrt efter konvojledaren. Vind SO2, temp +19, halvklar luft, barometer 773. Position kl 12 N 56° 10′ - Long W 02° 54′.
Kl 14 20 May Island i rv 226°, distans 4,5′.
Kl 14 20 bildat konvojformering D, styrt varierande kurser i konvojen.
Kl 14 30 signal " Farten skall vara 7½ knop".
16 00 Behållen rv kurs 018°, disig luft.
16 45 Behållen rv kurs 018°.
16 45 signal " Kursen skall vara 022°."
20 00 behållen rv kurs 022°. Vind SSO 2, temp + 14,disig luft
24 00 -"- -"- temp + 13 -"-

Sön 4 8 00 45 signal " Kursen skall vara rv 002° "
kl 01.03 behållen rv kurs 002°
Omkring 01.03 siktades ett rött ljus c:a 3 streck på STB bog mellan de båda framför gående fartygen i konvojen, vilket visade sig vara ett far tygs BB lanterna . Detta fartyg, vars kurs skar konvojens kurs,närmade

LIMA - SOFIE BAKKE 4.8.40

sig med stor hastighet, ochdå avståndet till fartyget när detta först siktades var knappt 3 kbl, syntes det inte vara möjligt att genom en STB-gir skära akter om fartyget , varför den enda möjligheten att förhindra kollision , eller åtminstoen mildra den, var ett ge Lima hårt BB roder och samtidigt slå full back på båda maskinerna. Följande manövrer utfördes i tät följd omkring kl 01.03: hårt BB roder, 2 korta signaler i sirenen, full back på båda maskinerna, 3 korta signaler i sirenen.- Befh varskoddes och kom omedelbart upp på bryggan. Omkring 01.05 kolliderade fartygen. Limas förstäv rände in i Sofie Bakkes BB-sida mellan lucka 2 och 3 . Enär Sofie Bakke, på grund av sin höga fart, avlägsnade sig hastigt, slogs omedelbart efter kollisionen stopp i bägge maskinerna. Manövrerat upp i närheten av Sofie Bakke. Limas förstäv krökt med bucklor på STB bog och några smärre bucklor på BB bog. Pejlat överallt men läns . Sofie Bakke sjönk kl 01.45 . Pejlat Buchan Ness i rv 291°,distans c:a 4' kl 01.50 . Tagit ombord Sofie Bakkes besättning kl 02 under div. kurser och manövrer. Därefter satt kurs på Aberdeen. - Kl 04 behållen rv kurs 204°. - 06.20 fått lots vid Sinclair och 06 50 ankrat på Aberdeens yttre redd. - Kl 13.45 fått lots Wyners och 2 bogserbåtar samt lättat ankar 13.50 Gått in i hamnen och förtöjt i bojar kl 16. Immigartionsmyndigheter och tull kommit ombord. Den norska besättningen gått iland vid 19-tiden.

6==================6

Vid kollisionstillfället befann sig befh på bryggan jämte vakth 3e styrman Bergman, lättmatros I Nilsson till rors, jungman W Samuelsson på backen, matros K Johansson vakt på däck.

Aberdeen 5.8.40
P E Åhsberger
Befh

Maskindagboken

Sön 4.8 Fortsätter med SF efter midnatt ST/FB/ST 00 58 SF 01 00 ST 01 02 HB/FB 01 04 ~~ST 01 05~~ ST 01 05 HF/FF 01 07 på BB ST/SF 01 08 ST 01 13 FB 01 24 ST 01 24 HF01 30 på BB ST 01 31 på BB FF 01 37 på STB HB 01 39 på BB FB 01 39 på BB ST 01 40 SF 01 41 ST 01 43 SB/ST 01 43 FB 01 43 på BB ST 01 46 på STB ST/FB 01 46 HB 01 48 på STB ST 01 49 på BB FB 01 49 på BB ST 01 50 på BB Härefter omväxlande farter och manövrer till stopp och väl på Aberdeens redd kl 06 55

(SF = Sakta fram, SB = sakta back, ST = stopp, HF = halv fart fram, HB = halv back FF = full fart fram FB = full back

---

Sofie Bakke Egna noteringar

Motorfartyg på 5490 brton byggt 1938 vid Götaverken L 133 B 17 tillhörigt

LIMA - SOFIE BAKKE 4.8.40

Knut Knutsens rederi i Haugesund. Gick på provtur den 24.3.38 samma dag som systerfartyget Margrethe Bakke sjösattes. (hon överlevde kriget). Open shelterdäckstyp, 2 genomgående däck och ettmellandäck i Rum 1, kylrum på
INREDNING FÖR 6 PASSAGERARE
90000 kbft, 5 luckor, 2 master, 3 par bompålar, en dubbelverkande 6-cyl 2-takts Götaverken B & W -motor på 8250 ihkr, högsta fart 19 knop, medelfart 18,2 knop. Befh Bernhard Barene. Hon hade en värdefull last av råvaror till ammunitionsfabrikerna i London = 5080 ton sodanitrat från Chile.
LAST: (1E/10 23)

KK vol 97

Crew List

Befh Per Gustav Åhsberger, Malmö, 17.10.91 i Karlshamn (Sedan 1938)
1e styrman Erik Axel Gustav Adolf Hartzell, Ulvsunda, f-09 (Maj 39)
2e styrman Nils Gustaf Mörck, Gävle, 18.4.11
3e styrman Allan Gustav Adolf Bergman, Stockholm, 15.9.08 (Febr 40)
Telegrafist Erik Gösta Nyberg, Göteborg, 17.9.99
Båtsman Ernst Filemon Sjöholm, Göteborg, f -08
Timmerman Alf Olov Fredrik Olsson, Höganäs, f- 14
Matros Mauritz Konstantin Petterson, Ramsjöstrand, f- 07
Matros Ernst Martin Simonsson, Lilla Edet, f -99 (Febr 40)
Matros Torsten Frithiof Svensson, Rottneros, f- 17
Lättmatros Gustav Fredrik Hedberg, Vänersborg, f- 16
Lättmatros Nils Ivar Nilsson, Sölvesborg, f- 21 (Okt 39)
Jungman Gunnar Mauritz Thell, Nävlinge, f- 19
Jungamn Aron Willy Samuelsson, Halmstad, f- 21 (Okt 39)
Övermaskinist Josef Martin Herman Svensson, Falsterbo, 1.12.90
2e maskinist Gustav Herbert Eriksson, Mälarhöjden, f- 93
3e maskinist Karl Fredrik Wahl, Limhamn, f- 87 (Febr 40)
Elektriker Gustav Adolf Lundh, Norrviken, f- 98
1e motorman Tage Ernfrid Alm, Norra Vram, f- 05
1e motorman Sture Anton Eriksson, Kalmar, f-93
1e motorman Oscar Victor Olsson, Älgå, f- 00
2r motorman Ingmar Erhard Herling, Göteborg, f- 07 (Febr 40)
2e motorman Karl Allan Nilsson, Alne, f- 09
2e motorman Uno Roland Norström, Hedemora, f- 16
2e motorman Erik Lennart Magnus Edbom, Stockholm, f- 15
Motorelev Måns Folke Karlsson, Hanaskog, f- 11
Steward Karl Axel Olofsson, Munkedal ,f 11
Kock Frans Johan Oscar Hellsing, Alnö, f- 11
Kockelev Ullrich Werner Otto Jöhns, Sthlm, f- 21
Salongsuppassare Karl Tage Gustafsson, Sthlm, f- 20
Stuertsbiträde Erik Dons Madsen, Köbenhavn, f -19
Mässuppassare Josef Samuel Johansson , Kinna, f- 05

LIMA - SOFIE BAKKE 4.8.40

INQUIRY HELD ONBOARD MS LIMA moored at Fraser Mills, New Westminster, Vancouver, B C, tuesday 24th september 1940

Swedish consul A Stahlschmidt (Som avled 24.11.40).
Captain E Aikman, marine superintendent of the Canadian Pacific Railway co ställt frågorna till vittnena.
(Lima recently arrived at Vancouver in ballast via the Panama Canal)

Befh Åhsberger: (Written statement) Kollision ocurred 4 miles 111° true from Buchan Ness Weathet was fine and dark with a hazy horizon. We were just able to see the outline of the convoy leader about 4 cables distant. The 3d officer on watch since midnight to 4 a.m, Lima was exhibiting no lights at all. We were in convoy, speed 7½ knots.
Convoy course when Sofie Bakke was first sighted was 002° true, compass-course 15°. The red light on the Sofie Bakke was first sighted 5 points on STB bow, about 2½ cables distant. No lights were being shown by any of the convoy. There was a trawler escort somewhere ahead of the convoy and a destroyer escort also somewhere in attendance. The convoy about 40 ships in 5 rows of 4 ships ahead and the remainder in double line astern. The lateral distance between the ships was 3 cables and the distance between stern and bow was 2 cables.

Plan of convoy

	↑	↑	↑	
1st row	Emma Plein	Rotorua (Convoy leader)	?	?
2d row	Lima	Tresillian	?	?
3d row	Royal Emblem	?	?	?
4th row	Themisto	?	?	?
5th row	Baron Kelvin	?	?	?

(De första fartygen gick alltså 4 i bredd i 5 kolonner och de övriga 20 fartygen kom efter i 2 kolonner)

==

I was on the bridge at about 00.50 and having seen that everything was in order, I left the bridge shortly after and sat in my cabin writing. My cabin is immediately beneath the bridge. I heard 2 short blasts on our whistle and at the same time I heard the mate stamping on deck as a signal for me to come up in a hurry and I immediately went on the bridge. It is an open bridge with the wheel in the centre in front of the chartroom. The wheel is protected on either side by sandbags against machinegunfire and shrapnels. I went to the STB side of the bridge by the telegraph and saw that the telegraph was standing at full astern. At he same moment as I arrived at the telegraph, the 3d mate sounded 3 short blasts on the whistle. I asked the mate how the wheel was and he replied:" Hard aport!" - It takes about 15 seconds to get from my cabin

LIMA - SOFIE BAKKE 4.8.40

to the telegraph. I saw the Sofie Bakke about 1 cable away. I could see her outline and red light. The red light bearing between 3 and 4 points on our STB bow. I saw the Sofie BBckes port side she appeared to be shaping to to cut our course at about 90°. After observing the Sofie Backe I ran and glanced at the compass and saw it showed about 00°. i. e. we had fallen off about 1 point to port from our original course This was not necessarily so ,as the helmsman was not steering by compass, but was following astern of the vessel ahead, and therefore we may not have been on the convoy course beforer the alteration to port wa ordered. The compass was not illuminated ,but I lit it for us a few seconds. Whilst I glanced at it through the cover ,I did't have time to notice wheter the compass was swinging to port or not. The Lima was going full astern on b oth engines and the wheel was hard aport and nothing further could be done to avoid a collision. The Sofie Bakke continued on crossing ahead of us until the Limas stemcollided with Sofie Bakkes port side in way of her No 3 hold forward of the bridge xxxxxxxxxxxxxxxxxxx. at about right angle.Limas speed 5-6 knots. Sofie Bakke had a good speed on her. Almost immediately after the collision I ordered stop and the 3d mate worked the telegraph. As a result of th collision and the speed of the Sofie Bakke ,the Lima was pushed rapid ly to port until we swung parallell to the Sofie BAkkke,our STB side against her port side without touching. Sofie Bakke with her headway got cleas of us as we lay on parallell courses. Directly after the col ision we exhibited one masthead light,side lights and stern light to warn the remainder of the convoy coming up astern of us. I think it wa about 40-50seconds between I first got on the bridge and the collision. At the time of the collision I looked at my wrist watch which had luminous hands but had not a luminous second hand. The minute hand was between was between 4 and 5 xxxxxx minutes past 1 a.m. I told the mate to remember the time 1.05 a.m. By going ahead we kept close to the Sofie Bakke ,which sank at 1.45 a.m and we took the captain and crew onboard som time later,I think it was at t he end of his watch, the 3d mate told me that according to the engine logs the collision must have happenéd at about 00.58 - I then told him ,that the correct time was 1.05 , and not to take the engine time,but to take the bridge time.On the voyage back to Aberdeen ,the captain of the Sofie Bakke tol me, that shortly before the collision he had passed a big passenger-liner to STB. I suggested that was the convoy leader, the "Rotorua", but he could not agree as he did not know the convoy. After we arrive at Aberdeen, I met the captain of Sofie Bakke on shore and talking about the collision he told me that before he entered the convoy he had been hailed by the escort. While he was onboard my vessel, the captain , in reply to my question as to why his ship sank so fast, he told me that water had entered the engine room. From this I imagine that as the Sofie Bakke was a refrigerated ship with a door between No 3 hold and the engine room, this door was probably left open,which is quite common. There should have been time to have closed this door as the ship took 40 minutes to sink. - After we had picked up the crew at about 01.45 ,I decided to return to Aberdeen. On the night of 5.8 I told the chief officer to enter up the clean log . I estimated it must have been 01.03 when the red light of Sofie Bakke was first seen and I gave him this time and the time of the collision an approved of his entry. It t akes about 30seconds with the ship in balla and little wind with the helm hard over before the ship starts to swing.

<u>3d officer Bergman:</u> Watch 24- 04. Konvojkurs kl 24 var rv 22° = 35° på styrkompassen. Kl 00.45 kursändring till rv 002° = 15° på styrkompassen . Cirka kl 01.02 siktade jag ett rött ljus c:a 2 kbl bort i bäring c:a 5 streck på vår STB bog. Ljuset kom i riktning från konvoj-

LIMA - SOFIE BAKKE 4.8.40

ledaren "Rotorua" och jag trodde det var en kursändringssignal från Rotorua, som vid kursändring (wheeling signal) nattetid alltid brukade tända 2 röda ljus, följt av requisite signal on the whistle and a Verey-light signal. Dessa 2 ljus brukade alltid visas så tätt tillsammans att de på avstånd såg ut som ett rött ljus. Jag tog upp nattkikaren och ~~xxxxxxxx~~ studerade ljuset närmare och fann att det kom från ett fartyg på väg. Jag iakttog f artyget ,som var Sofie Bakke, och såg att h on ändrade kurs STB hän i avsikt att skära vår kurs (shaping to cross our course ahead of us causing danger of collision). Jag insåg att det inte fanns vare sig tillräckligt med tid eller plats för mig att genom en STB-gir gå klar akter om henne och att om jag omedelbart gick full back skulle Lima ändå kollidera med hennes BB-sida. Jag beslöt hålla min fart och gira hårt STB för att på så vis komma på parallellkurs med henne.Jag beordrade hårt BB roder,blåste 2 korta stötar i visslan och stampade i däcket med foten som signal till kapten att omedelbart komma upp. Från det jagförstsiktade Sofie Bakke och till ordern om hårt BB gick det c:a 30 sekunder. Efter att ha gett ordern" Hard aport" insåg jag att kollision var oundviklig och slog stopp på båda maskinerna följt av backsignal och gav 3 korta stötar i sirenen. Omedelbart därpå kom befh uppstörtande på bryggan. Gått c:a 15 sekunder mellan ~~från~~ min order hårt BB och signalen back. Sofie Bakke fortsatte på skärande kurs och fast vi tappat fart och sakta svängde BB hän kolliderade vi med vår stäv i c:a 6° vinkel mot Sofie Bakkes BB-sida.(About 6 points bearing forward on the Sofie Bakke). Jag tror att Lima vid kollisionen hade fallit av ett halvt till ett streck BB från vår ursprunglig a kurs. Vår fart vid kollisionen c:a 6 knop. Befh såg på sin klocka vid kollisionen och bad mig komma ihåg tiden ~~kl~~ 01.05. - Som svar på min signal 3korta stötar blåste även Sofie Bakke 3 ~~korta~~ korta stötar. Dessförinnan, som svar på mina 2 korta stötar,hörde jag bara en ljudstöt från Sofie Bakke eller möjligen kan det ha varit 2 korta stötar.Nästan genast som jag beordrat hårt BB roder och medan rorsman höll på att vrida ratten runt öppnade jag luckan påkompasshuven och såg att vi stävade ungefär 15°. Sofie Bakke var då alldeles framför oss (Right ahead of us). Rorsman styrde efter framförgående fartyget Trevillian och inte efter kompassen. Han styrde i Trevillians kölvatten. Sofie Bakke sjönk. Jag tror det måste ha varit kl 01.22. Kl 01.45 beslöt befh att återgå till Methil,och jag förde in det i scraploggen, men kl 02 ändarde befh sig och beslöt att gå till Aberdeen.Jag su ddade då ut min tidigare notering i loggkladden och skrev " 02.00 altered course for Aberdeen." - Efter min vakt mötte jag 3e maskinisten på däck och enligt honom och maskinrumsklockan inträffade kollisionen kl 00.58. Jag

LIMA- SOFIENBAKKE 4.8.40

ändrade då min notering i loggkladden -1.05 a.m collided with unknown vessel - xxxx to read 00.58. På befh order ändrade jag sedan tillbaka till bryggtiden för kollisionen, d.v.s kl 01.05. Jag ändrade också tiden då Sofie Bakke sjönk från 01.22 till 01.45 i överensstämmelse med befh tid. Efter att ha ändrat dessa tider skrev jag också in att "01.02 we sighted a red light" ochjag tillade bäringen kl 01.50 till Buchan Ness, och namnet på rorsmannen,som jag skrev längst ner på sidan. With regard to the entry dealing with the courses, they read,that from 00.45 to 00.58 we were steering 2° true.(Rv) När jag ändrade kollisionstiden från 00.58 till 01 05 I omitted to alter the change of course time,which also should read 01.05 i stället för 00.58.

1e styrman Hartzell: Jag skrev in logkladden i the clean deck deck log enligt befh order. Jag fick allla tider av honom och han sade åt mig vad jag skulle skriva och godkände sedan noteringarna.

Matros Karl Henrik Johansson: Extraman på däck kl 24-04. Stod på backen nära utkiken och såg först Sofie Bakkes röda ljus i linje med konvojledaren och ljuset var då närmare konvojledaren än xxxx till Lima. Ljuset sågs i bäring 4-5 streck på STB bog. Jag rusade ner och ropade till frivakten i förskansen att komma ut genast.Kollisionen inträffade då jag var därnere.

Jungman Samuelsson: Utkik på backen 24-04." I first saw the shadow of Sofie Bakke on the port side of the convoy leader Rotorua. After approx. 30 seconds I saw her red light apparently astern of Rotorua 4-5 points on our STB bow. I was just about to strike the bell when I heard 2 short blasts from our vessel, so i did not report the light. A signal came from Sofie Bakke simultaneously with Limas 2 short blasts but I could not distinguish waht it was. The Lima blew 3 short sounds and Sofie Bakke answered with 3 short sounds.The collision took place at an angle of about 7 points leading forward on the Sofie Bakke.

Lättmatros Nilsson: At the wheel 24-04. I was steering directly astern of the vessel ahead, and not by compass.The compass was closed in order that the light should not interfere with my sight. I first saw the red light in line with the convoy leader about 4 to 5 points on our STB bow. I redceived the order "Hard-a-port" and put the wheel hard over. Heard the 3d mate blow 2 short blasts,then he rang the telegraph. and blew 3 short blasts. I could not see the vessel ahead at the time of the collision. (Det är ju självklart,Sofie Bakke låg ju ivägen) The collision ocurred about 60 seconds after I received the order to Hard-a-port. It takes some 10 seconds to put the wheel hard over.

LIMA - SOFIE BAKKE 4.8.40

3e maskinist Wahl: Vakt i maskin 24-04. Kollisionen inträffade kl 00.58 cirka en minut efter signalen om "Full astern". Kollisionstöten var kraftig. Orderna om Stopp & full back följde omedelbart på varandra och "were all one order." Jag skrev in tiden 00.58 utan mina glasögon och skrev nollorna tydligare sedan jag satt på mig glasögonen. Vid full fart gör maskinerna 132 varv, vid halv fart 100/110 varv, vid sakta fart 70 varv och vid mycket sakta (dead slow) 60 varv. Däcks- och maskinklockorna inte synkroniserats på åtminstone 2 dygn och maskinrymsklockan går alltid efter bryggklockan. (Always looses compared with the bridge clock.)

Stor man Herling: Vakt i maskin 24-0, kontrollerade BB maskin medan 3e maskinisten kontrollerade STB maskin. Utförde orderna då de kom på telegrafen, Kollisionsstöten kom c:a 1 minut efter signalen om full back. Att från Slow ahead kasta om maskinen till stopp & full back tar det något mindre än 30 sekunder innan maskinen arbetar back på fullt varvtal.

Befh besvarat frågor ställda av mr Aikman: Kurs rv 2 styrts i c:a 15 minuter före kollisionen. Från det det röda ljuset först siktats och fram till kollisionen antagligen gått ungefär 1 minut 35 sekunder. Sofie Bakkes fart omkring 8 knop. Sofie Bakke var djupt lastad och hennes högsta fart var omkring 16 knop. Hennes kurs skar vår kurs i c:a 90 vinkel vid tiden för kollisionen. Konvojledaren visade inga ljus.

3e styrman besvarat Aikmans frågor: Sofie Bakkes fart vid kollisionen c:a 9 knop. Kollisionen inträffade c:a 30 sekunder efter det Sofie Bakke givit 3 korta signaler i sirenen. Gått c:a 2 minuter från första siktandet fram till kollisionen. "The angle of Sofie Bakkes line of advance in relation to Limas at time of collision was about 6 points, or approx. 67°, measured from the fore-and-aft line of the Lima to port."

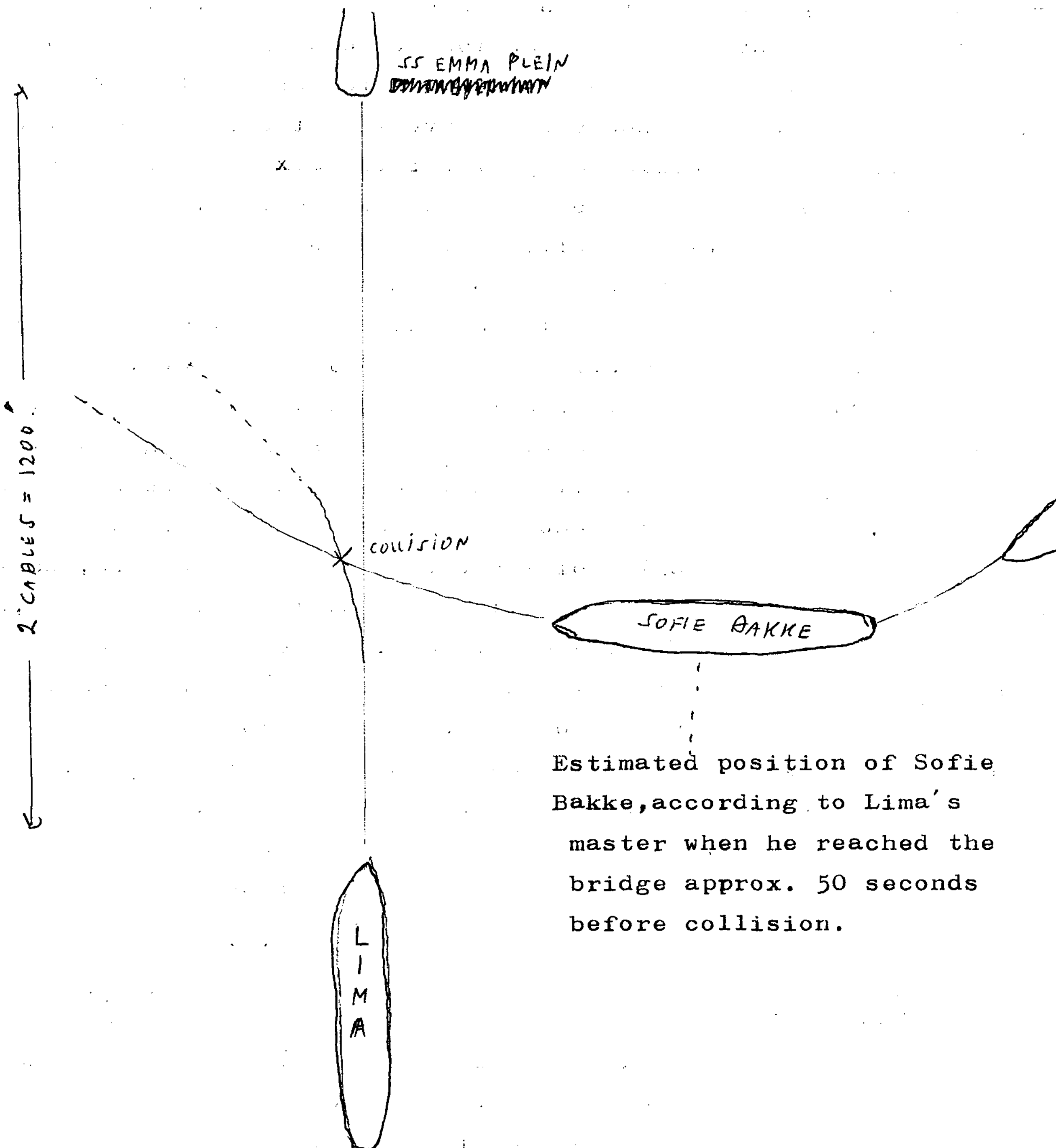
Rorsman Nilsson besvarat Aikmans frågor: Limascompass heading after the collision, when the 2 ships were on parallell course, was W½S which = about WtS¾S true. Sofie Bakke had much more headway on than Lima but I do not know what speed.

Utkiken-Jungman Samuelsson dito: Sofie Bakkes första signal kom så nära Limas signal att den inte kunde urskiljas. (Were to close together to distinguish.)

3e maskinisten dito: STB engine had only attained full revolutions when the collision ocurred.

Statement of mr Aikman after the hearing: In considering any alter-

LIMA- SOFIE BAKKE 4.8.40



LIMA- SOFIE BAKKE 4.8.40

-native action,which might be suggested,it is my opinion that the interval of time available for action between sighting the Sofie BAkke and the actual impact was not sufficient to permit of executing a manoeure which would have succeeded in averting the collision. The helm action could not be assisted by the reversal of the inner propeller as the evidence has disclosed that there was only time sufficient to reverse the engines,but not sufficient time to get any result from the astern action. To have attempted to turn the Lima to STB would hot,in my opinion,for the reasons stated above, have averted the collision and might have introduced serious complications by involving other vessels in the convoy. Having regard to the above,it is submitted,that in the exceptional circumstances with which those in chargee of the Lima were suddenly confronted,collision in a greater or lesser degree was inevitable. The statements made by the masterand the crew members appear to me to be a frank recital of the events as they occurred,and the evidence given in reply to the questions put at the investigation,was given without any attempts at evasion of fact. A good lookout appears to have been kept and prompt action taken in so far as this was possible.
If it is within my province to express an opinion regarding exonoration or culpability on the part of those in charge of the Lima , I would suggest that, in view of what has been stated above, they should be exhonorated from blame.

E. Aikman
Master Mariner
(Extra master)
Captain R.N.R.(Retired)

KK memorial 29.1.41

Orsaken till kollisionen kan je med ledning av enbart det ena fartygets sjöförklaring med säkerhet bedömas,menvill det synas som om Lima till stor del burit skuld till sammanstötningen.
Enligt de Int.Sjövägsreglernas bestämmelser,artikel 19,skall, när tvenne maskindrivna fartygs kurser skära varandra så att fara för ombordläggning uppstår, det fartyg som har det andra på sin STB sida hålla undan för det senare.Härvid borde,enligt art ikel 22, samma regler, det väjningsskyldiga fartyget hava undvikit att gå för om det andra fartyget. Limas 3e styrman borde därför, dåh an helt plötsligt siktade det mötande fartygets BB-lanterna på STB bog, ögonblickligen ha beordrat rodret dikt STB och samtidigt ha slagit stopp och back på STB maskin. (Befh skulle därefter ha tillkallats på övligt sätt.) När sedan fartyget efter några få sekunder börjat känna rodret,hade det varit styrmannens skyldighet att avgiva föreskriven ljudsignal - en kort stöt i sirenen. Lima

LIMA - SOFIE BAKKE 4.8.40

hade då med all säkerhet gått klar akter om motliggaren,även om densamm efterlevt artikel 21 och behållit kurs och fart oförändrade. Skulle doch mot förmodan det hava visat sig att avståndet mellan fartygen,när motliggaren tände sitt röda sidoljus, varit så kort att ombordläggningen ej stått att undvika meddelst den sedvanliga STB-giren, borde styrmannen hava slagit högsta möjliga back på båda maskinerna.Med dessa reglemen enliga manövrer hade han, kollisionen till trots, fullgjort allt vad på honom ankommit.

Ex officio

Bo Bergström

SKNEIII 184

Telegram Wm Wilson till SKN 6.8.40

Lima collision sofie bakke sunk owners sofie bakke require bail 32000£ Please telegraph whether you wish us take over matter

Svar från SKN 8.8.40

Till Wm.W.Wilson,Milburn House,Newcastle o/Tyne: Lima according information collision not due warrisk therefore we not interested

---

SOFIE BAKKES STATEMENT OF CLAIM

Delivered this 2d day of december 1940 by Thomas Cooper & Co of 21 Leadenhall Street in the city of London,Plaintiff's solicitors.

IN THE HIGH COURT OF JUSTICE

Probate, divorce & Admiralty division.

1) The plaintiffs have suffered damage by resaon of a collision between their ms Sofie Bakke and the defendants ms LIma,which was solely caused by the negligent navigation of the Lima by the defendants or their servants as hereinafter appears.

2) Shortly before 12.56 a.m on 4th august 1940,the Sofie Bakke,a steel motorvessel belonging to the port of Haugesund, of 5461 gross tons register, 435'in length, 58'in beam, fitted with oil engines of 1326 NHP and manned by a crew of 38 hands all told,was in the North Sea,approaching an estimated position about 5 to 6 mil east of Buchan Ness, in the course of a voyage from Chile & Peru to the UK.laden with a general cargo of about 7400 tons of merchan dise.The wind at the time was southerly light,the weather was fin and clear but dark and cloudy and the tide was setting to the SSW-ward with the force of about 1 to 2 knots.The Sofie Bakke had been proceeding in convoy from Gourock to London,but the convoy had become dispersed owing to foggy weather. The Sofie Bakke,however, was still on the convoy course of 170° true and was making about

LIMA- SOFIE BAKKE 4.8.40

8,5 to 9 kmxmtx knots through the water. No lights were exhibited,and a good look-out was kept onboard her.

3) In these circumsdances a vessel was sighted by the Sofie Bakke , which is believed to have been a warship and the Sofie Bakke was signalled by this vessel to keap clear of a northbound convoy. A vessel was then sighted a little on the STB bow,and the Sofie Bakke kept her course and speed. Shortly afterwards the loom of a vessel ,which proved to be the kimax Lima, was observed about half a point on the port bow of Sofie B. and distant about 4 to 5 cables.The red light of the Sofie Bakke was switched on ,and shortly afterwards ,when she was drawing clear of the vessel on her STB side,the wheel of the Sofie BAkke was put hard a STB in order to pass under her stern and keep to STB of the Lima and of what was thought to be the position of the rest of the northbound convoy. At the same time a short blast was sounded on the whistle of the Sofie Bakke. Shortly afterwards however the Lima replied with 2 short blasts. Thereupon the Sofie Bakke again sounded a short blast and her engines were put from slow to half speed ahead. The Lima however still came on and was seen to be swinging toport .Accordingly the engines of Sofie B. were put full speed ahead.Shortlt afterwards the Lima sounded 3 short blasts and her 2 sidelights and fore masthead light came into view. The engines of the Sofie B. were kept working full speed ahead with the wheel hard astarboard as the best means ofavoiding collision or minimising damage,but the Lima still came on and her stem struck the port side of the Sofie BAkke in way of her No 3 hatch,causing damage.

4) The defendants or their servants onboard the Lima

1) Failed to keep a good look-out.
2) Failed to keep their course .
3) Failed to keep their course in convoy.
4) Failed to keep their position in convoy.
5) Failed to exhibit navigation lights in accordance with the regulations or in time to avoid collision.
6) Improperly and at animproper time put & kept their wheel to port.
7) Failed to STB their wheel in duetime or sufficiently or att all.
8) Failed to pass the Sofie Bakke port to port as they could or ought to have done.
9) Improperly and at an improper time attempted to cross ahead of the Sofie Bakke.
10) Failed to ease,atop or reverse their engines in due time or at all.
11) Failed to indicate their manoeuvres with th e appropriate or any whistle signals in due time.

Forts

LIMA-SOFIE BAKKE 4.8.40

12) Failed to comply with articles 1,18,22,23,27,28 & 29 of the Regulation for preventing collisions at Sea,and with No 3 & 4 of the NAvigation & Anchor Lights Order 1939.

The plaintiffs claim:

1) Judgement against the defendants and their bail for the damage sustined and costs.
2) A reference to the Registrar & Merchant Assess fax the amount of suc damage. Owen L.Bateson

===

In the High Court of justice -Probate,Divorce & Admiralty Div.

Thursday 20 March 1941

Before mr Ju stice Langton: Sofie BAKke,Plaintiffs & Lima,Defendan

JUDGMENT.

Mr Justice Langton: This is a case of a collision between a vessel in convoy and a vessel not in convoy. It seems superfluous to obeserve that it is a difficult case. I have yet tofind the convoy collision case which is not difficult.Nevertheless I think it worth while to record the fact that it has not seemed in any way simple to me - not by way of complaint, for thisis no time for complaining, but rather by way of apologia for the length of the judgment.

The plaintiffs vessel, the Sofie Bakke,was a motorvessel of 5461 tons gross and 453'in length. At the time of the collision she was on a voyage from Gourock to London with a full cargo. It is not a matter of any significance tofind the place of the collision with accuracy; nor is necessary to recount the movements of the Sofie Bakke prior to her encouner with the warship which was escorting the convoy in which the defendant vessel, the Lima, was included. The collision ocurredx in the North Sea about off Buchan Ness. Att the material time the Sofie Bakke was bound on a course of 172 true; and the convoy course of the Lima and her consor was N 2 E true. The total difference between these courses was thus 10 of opposite courses, with the Sofie Bakke crossing the convoy course from port to starboard. The northbound convoy was disposed in 3 columns. The convoy leader,the Rotorua,was heading the centre column; and a Dutch vess ,the Emma Plein,was leading the port column. The Lima was the 2d vessel in the port column; and the vessel astern of the Rotorua, and on the STB beam of the Lima, was the Tresillian. It is important tonote that there were several vessels in line astern of the Lima and of the Tresillian in their respective columns; but neither their name nor their numbers are Material. The prescribed station distances of the vessels in the convoy

LIMA - SOFIE BAKKE 4.8.40

were 3 cables between columns and 2 cables between ships in column. The time of the collision is variously stated as 12.56 and 1.5 a.m on 4.8.40 The wind was southerly light and the weather clear but dark. The tide was not a factor of any importance; and it was agreed that it was setting southerly. -There was no substantial dispute as to the angle of the blow and on this point I accept the evidence of the master of the Sofie Bakke, captain Barene, as that of the man in the best position to judge it. He gave it as 80° leading forward on his ship; the stem of the Lima striking the port side of the Sofie Bakke in the way of No 3 hatch. The Sofie Bakke foundered & sank as a result of the collision.

The case of the Sofie Bakke: in its essential details, was that whilst proceeding without lights, in accordance with Admiralty orders, on a course of 172° true, she sighted a warship on her port side; and received from her a signal by morse, warning her to keep clear of a northbound convoy. The Sofie Bakke was at this time proceeding at a speed of 8,5-9 knots which constituted her slow speed. Immediately after receiving this signal, those on the Sofie Bakke sighted the Emma Plein, the leader of the port column of the convoy, about half a point on the STB bow at a distance of 2½- 3 cables. Judging that the ships would clear STB to STB, without alteration, the Sofie Bakke kept her course & speed. Very soon afterwards those onboard the Sofie Bakke sighted the shade of another vessel about 4 points on the port bow, distant about 3-4 cables. This was no doubt the Rotorua. When the Sofie Bakke was beginning to come abreast of Emma Plein, a 3d convoy ship was sighted, which those onboard the Sofie Bakke claim was the vessel with which they were in collision, namely the Lima. It was the case for the plaintiffs to which they have clung tenaciously throughout the trial, that this 3d vessel, the Lima, was sighted on the port bow of the Sofie Bakke, "half a point" as the master said, or "slightly" as the 2d officer put it, but clearly and distinctly upon the port bow. The Lima was not showing any lights; and was judged to be distant about 4-5 cables. So satisfied was the master of the Sofie Bakke that the Lima was on his port bow, that although he judged her - quite rightly as it turned out - to be the 2d ship in the westerly column of the convoy, his first order, on sighting her, was to turn on his port light and only this light; the next action was to order STB helm and blow one blast on the whistle. When the Lima answered this blow with 2 short, signifying that she was turning to port, the helm of the Sofie Bakke wasput and kept hard-a-STB; her whistle was again sounded one short blast on 2 occasions; and her engines were put from slow to half speed and finally full speed ahead.

LIMA - SOFIE BAKKE 4.8.40

The case for the Lima was that she was proceeding in convoy without any lights at 7,5 knots, steering on her column leader, the Emma Plein; and keeping the convoy station distance of about 2 cables astern of her. She first became aware of the Sofie Bakke by sightinga red light, bearing about 5 points on tne STB bow, distant some2½cabtes. The navigator of the Lima, Mr Bergman, the 3d mate, at first thought that this red light was a signal from the Rotorua, indicating a change of course. The appropriate signal for this purpose would be 2 horizontal red lights, which mr BErgman said he had seen shown in xxxxxxxxxx other convoys. He added that on certain bearings lights so exhibited show as one red light. He picked up his night glasses and ascertained that the light was not a signal lamp, but a ships red light Thereupon he ordered the Wheel hard-port and gave 2 short blasts on the whistle. At the same time he stamped on the decknfor the master, who was in his cabin below, and the master immediately rushed on deck. In the mean time signal was heard from the Sofie Bakke, which mr Bergman said he could not identify exactly, but it was either one short blast or 2 short blasts. Before the master reached the deck, mr Bergman had already come to the conclusion that he could not avoid the collision by his manoeuvre of hard-aport, and ordered his engines full astern and at the same time sounding 3 shortblasts. - Clearly the first issue of major importance to determine is whether the Lima was steering substantially in line astern of the Emma Plein; or whether, as the Sofie Bakke says, she was well out of her convoy position, about half way over towards the Tresillian. It is of the essence of the case for the Sofie Bakke, that she first sighted the Lima port to port; and that this ocurred before she herself had ever taken STB wheel action. Mr Bateson for the Sofie Bakke, of course, recognised at once that thisnwas completely impossible unless the Lima was, as he contended, something like 1¼ cable out of her convoy station. - To guide me in this matter, I have first of all the angle of the blow. I havefound it (almost with general consent) to be anangle of 80° leading forward on the Sofie B. I have no evidence to suggest, and nothing that has transpired in the case lead me to suppose, that the vessels were not originally approaching, before the Sofie Bakke sighted any vessel in the convoy, uopn the courses which I have stated above, crossing at an angle of 10°. Starting from this point the total alteration necessary to produce the angel of impact was, therefore, no less than 10°. I am perfectly satisfied upon theevidence, and my assessor entirely agrees with me, taht the maximum alteration of course which the Lima could have accomplished in the circumstances was no more than 2 points. It follows that the Sofe Bakke must have altered no less than 8p points from her original heading to her heading at the moment of

LIMA - SOFIE BAKKE 4.8.40

the collision.The Sofie Bakke claims that she sighted the Lima at a distance of 4-5 cables; the Lima puts the sighting distance at 2-3 cables. The Sofie Bakke, at the moment of sighting, was slightly the faster ship, proceeding at 8,5 to9 knots caompared with the 7,5 of the Lima. The Sofie Bakke admittedly slightly accelerated her speed between sighting and collision.The Lima slightly decreased her speed in the same period. A most helpful and excellent diagram ,which mr Hayward offered me, illustrates what is almost obvious; that if the vessels were port to port on sighting, as the Sofie Bakke claims, the collision is impossible. Because the Lima ,moving and altering comparatively slowly,could never catch the Sofie Bakke , moving appreciably faster and altering more quickly. Furthermore, if one allows the slight increase of the Sofie Bakkes's speed to balance the slight decrease in the speed of the Lima,these vessels were approaching ata joint speedof 1600'a minute; and even if the sighting distance were as much as 4 cables, which is one cable more than I am prepared to allow,the time between sighting and collision would be only 90 seconds. - My assessor advises me, and all my experience confirms the advice, that it is extremely improbable that the Sofie Bakke could have pxxx performed such a feat as to alter course 8 points in so short a space of time. But better,perhaps, thanthis good but argumentative point,is the direct and highly credible evidence form the Lima,supported on this topic by good evidence from the Emma Plein.The unanimous evidence of the master, navigating officer and helmsman of the Lima was, that she was being steered on the ship ahead. The convoy station distance between ships was 2 cables, and it is nobody's case that the diatance at which ship's hulls could be seen in this night was less than3 cables. For reasons that I shall presently develop, I am of the opinion that the Lima was probably nearer 3 cables than 2 cables astern of the Emma Plein; but these is no resaon to suppose that she would experience any difficulty in following her leader at that distance. So confident,indeed, were those on the Limaoof their ability to keep their course by steering on the Emma Plein,that they were not even keeping their compass lighted or uncovered. It is in evidence that when the master, just before thecollsion, wanted to consult his compass,he had both to remove a shutter and to turn on a light for this special purpose.It is also worthy of note that the defendants witnesses were examined first in the action; and mr Bateson,in a series ofcross-examinations which lacked nothing in thoroughness,xx never suggested to one of them that they were out of their proper convoy station. It is true that too much cannot be made of such a point as this; for it is extraordinarily difficult in these days for counsel to be perfectly primed upon every

LIMA - SOFIE BAKKE 4.8.40

examination of witnesses,when the examinations have perforce to be taken months apart,and when the whole case may not be susceptible of complete preparation at each of these disjointed hearings. Bit it is surely also true that when,as here, the whole case against the other side hinges upon their vessel being at a wide distance out od atation, a court of la should be slow to find the fact against them,when no suggestion of this error has been put against them at court. - But in addition to the witnessesof the Lima,I have also the clearest possible evidence upon this subject from the master and 2d officer of the Dutch vessel,the Emma Plein which was leading the column. By the time that their evidence came to be given the murder was out; and they gaveevidence and were challenged concerning the position of the Lima. Both were,however, quite unshaken as to their evidence that the Lima were following them astern,and not as she would have been, on the plaintiffs evidence, well out upon the STB quarte I have,therefore, no manner of doubt upon this first point, and I find as a fact that the plaintiffs case upon this most important topic is completely wrong. The Limaawas,in fact, following the Emma Plein in her proper line; and the Lima and the Sofie Bakke were never at any time in a position port to port. Mr Hayward, for the Lima, was disposed to concec that, upon the balance of calculation which can be made from measures taken and alterationssin heading affected,it is probable that the Lima was 3 cables rather than 2 cables astern of her leader. For my part, I take this view rather strongly, because I am satisfied that tl Lima went off to port about 2 points before the collision; I am equally satisfied that she did not commence to act before the Sofie Bakke had come level with the Emma Plein and the Rotorua. It is thus dearly established that the account of the plaintiffs is completely untrustworthy in waht are really it's main outlines. How far is the account of the Lima to be trusted? - To begin with,they have much lss to account for. They saw a red light broad on their STB bow; they put their helm hard-a-port; heard an indeterminate signal from the other vessel; put their engi es astern and found themselves in collision. It is really an immaterial circumstance that they happened to be a cable astern of their true convoy station. This neither affords any excuse to the Sofie Bakke for prting at a speed across their head, nor does it prove them to be negligent seamen. But can I accept their broad bearing of about 5 points as a possible position in which to have seen the Sofie Bakke? I am afraid that I cannot. In his final adress mr Hayward wisely discarded this bearing; and it finds no place in the diagram which I have found so asefals Helpful. I feel satisfied that the bearing upon which those onboard the

LIMA- SOFIE BAKKE 4.8.40

Lima really saw the Sofie Bakke was about 2points; and certainly not 4 to 5 points. When,therefore, one reconstructs this case in the light of the reliable evidence and the agreed angle of the blow, I have very little doubt that, when the Sofie Bakke sighted, first,the Emma Plein, on her STB bow,and then the Rotorua,on her port bow, she realised that these were 2 column leaders of the convoy; and made an early determination to get free ftom this convoy as speedily as possible,by getting away under the stern of the Emma Plein. Thta she made this determination at some time,is borne out by the wording of article XII of the Preliminary Act,repeated in terms in the statement of claim.It requires no feat of imagination to ane-date this determination,when the facts point so clearly towards its earlier occurrence. In order to be able to achieve an 8-point turn by the time of the collision,she must have begun to turn before she reached the Emma Plein. This is also proved,to my mind,and to thato f my assessor, by the fact that she was able to show her red light to the Lima at a distance of some 2 or 3 cables ,although the Lima was in line astern of the Emma Plein.To do this she must have turned already more than 3 points from her originalcourse. Mr Bateson pressed against this the evidence from the Emma Plein that the Sofie Bakke passed them on a parallel course; and that from the time when she was sighted up to passing, she did not appear to change her course. As to this contention,it falls to be observed first, that the Sofie Bakke would have to alter one point in order to get upon a parallell course with the Emma Plein; and also ,that the alterationat this initial stage would be very slow. Furthermore, those on the Emma Plein would not be particularly well placed to judge whether an unlighted vessel passing them, at a safe distance of 1½ cables, was or was n ot swinging under helm. - I have , accordingly, formed the conclusion,and find as a fact, that the Sofie Bakke altered her course quite considerably ,probably as much as 3 points,before she sighted the Lima; and thus, before she even exhibited her red light,or notified anyone of her helm action by whistle. She claimed to have sounded a signal advertising her STB wheel action as many as three times. I think this to be quite probable; and to my conviction that these signals were sounded at a late period,and therefore,in a quick succession,is trengthened by the fact that they were imperfectly identified by those on the Lima, who admit hearing a helm signal from the Sofie Bakke,but were unable to determine it's character. The action taken by the Lima is not at all in doubt; and I can accept her story as she gave it,with that notable exception that her observation of the Sofie B. must have been lamentably defective. Upon this matter mr Bateson was,I

think ,well-founded,when he said that it is scarcely possible to believe that a competent seaman could be honestly mistaken in estimating a bearing of a ship's light ,distant not more than a-quarter-of-a-mile, as bearing 4 to 5 points, when upon the facts,as I now accept them,it can not have been broader than 2½ points .Without for a moment impugning the honesty of those onboard the Lima, especially that of mr Bergman,who was almost painfully frank concerning his helm action and the circumstances attending it,I am,much afraid that the inexplicable breadth of this bearing is an example of wishful thinking. - I have been much pressed by counsel,in this and other cases, to give what they call rulings concerning the action which vessels should take, or should not take,as the case may be, when approaching convoys; or when finding themselves involve amongst the vessels in a convoy. I doubt very much whether any such rulings or directions would be of value. The circumstances vary so widely both in character and in detail,that I cannot,at present at any rate, distinguish any general principles which would be usefully applied. Once again,I have to express my very real sympathywith the shipmasters and ship's companies who are called upon to exercise increasing watchfulness in circumstances of continual strain. I am very sensible of the fact that the circumstances of these wartime collisions differ widely ,and always for the w orse,from the normal conditions. I appreciate that navigators are not to be comdemned as negilgent because they have not exhibited extraordinary skill to deal with abnormal circumstances. The standard of skill and care required by the law remains as ever that of ordinary skill and good seamanship. Testing the vessels with which I am here concerned by this standard,I am reluctantly forced to the conclusion that one has failed rather largely,and the other has just fail to measure up to the standard required. The Sofie Bakke, confronted by the difficult problem of meeting a convoy on a nearly opposite course,was not taken by surprise .She had warning from the escorting warship of what lay ahead of her. On meeting and recognising the leaders of the port and centre columns respectively,she decided at once,or almost at once, to attempt a most hazardous and unjustifiable measure,namely to pass under the stern of the port column leader,and keep to port of what was thought to be the position of the rest of the northbound convoy Without tempting to lay down any general rule in these matters.I would sayat once that ,in the opinion of my adviser, which I most unhesitatingly accept, this attempted manoeuvre is an example of very poor seamanship. The distance at which vessels are accustomed to follow their leaders in convoy is pretty common knowledge amongst seamen today,and to

LIMA- SOFIE BAKKE 4.8.40

attempt a turn of such magnitude at such short range was almost courting disaster. It was put against the Sofie Bakke that to increase her speed in the circumstances was an added fault. I do not feel it necessary to pile on the agony. To my assessorxx and to myself the errorx was in attempting such a manoeuvre at all, either before she had distinguished the Lima , as we think, or worse still,after having discerned her,if that be taken, contrary to our opinion,to be the fact. When once the master had determined to take this large and wholly unnecessary risk,there is perhaps something to be said for taking it quickly,and for using helm and engines as deciively as possible. There is no reason to doubt that this convoy was proceeding in good order with the columns spaced as widely as 3 cables apart. The Sofie Bakke was thus in no position of immense danger when she found herself between the Emma Plein and the Rotorua,and there was nothing to prevent her from remaining between the columns and allowing them to pass her on either side.The convoy was,to her knowledge, bound north,and she herself was bound south. The locus in which the collision occurred,precluded any probability of the convoy being on any widely crossing course, and the Sofie Bakke,tin these circumstances,had only ta advertise her presence by switching on her lights,to place herself in a position of something approaching security. I ahve no doubt that her unseamanlike manoeuvre was the main cause of this collision, and though I am not disposed to add to the list of her offending by counting against her the increase in speed,I cannot help thinking,and my assessor agrees with me,that it is very much to be regretted that she did not,as soon as she determined to attempt this unluckyx movement,advertise both her presence and her manoeuvres to the ships whcih she knew lay ahead of her by switching on h er lights and sounding her whistle.
I pass now to a consideration of the action of the Lima
She,on her part,had no notice of the approach of the Sofie Bakke until ske sighted her red light. T think that she sighted this red light at a range of about 3 cables,or a little less, and it follows,that her navigator,mr Bergman, cannot have been ,as he estimated, mistaken for as long as 30 seconds in thinking that that red light was a signal lamp on the Rotorua.ButI think it is also only fair to mr Bergman to consider the matter upon the footing that he was taken by surprise,through no fault of his own, when a red light suddenly appeared upon his STB bow. I am satisfied however,that a helm signal was sounded by the Sofie Bakke almost immediately after the red light was switched on and whether mr Bergman distinguished this signal as one or 2 short blasts, he can no longerhave been in doubt that the light belonged to a vessel approaching him.

LIMA -SOFIE BAKKE 4.8.40

He claimed to have seen the Sofie Bakke at a distance of more than 2 cables and I am quite reday to accept that claim.He either bungled very badly in his estimate of the bearing,as, as often happens to quite honest witnesses,he convinced himself,by subsequent reflection and discussion,that he must have seen the light broader than is the fact,in order to account for his own strange action in putting the wheel hard-a port. But the worst of the whole matter is that when he took his hard-a-port action to a vessel on his STB bow , he confessed that he saw that the other vessel was "swinging to STB." - I make the very greates allowance for mr Bergman.He was most assuredly a man put,and put sudde ly, into difficult circumstances. I am not to criticise him for not doing the best thing possible. I certainly do not desire to do so. A touch of STB helm would not have endangered his own or any other vessel in the convoy and would certainly have averted the collision. I do not blame him at all for not taking this course.If he had held on his course without doing anything at all,the collision would most certainly have been avoided ,but it would have required considerable nerve to take this course,and I do not blame him for not taking it. -As regards stopping hi engines or puttingthem astern,there was always the difficulty of the vessel next astern in his own column,and possiblythat next astern of the Tresilian in the next column,but there could not have been much danger in stopping the engines for a short time and giving the Sofie B. time to get clear. I am not,of course, forgetting that his second actio after putting the helm hard-a-port was to order the engines full astern andthat he puts the interval between the 2 orders as 18-20 seconds. No evil results followed as regards ships astern,so that it is fair to ass umethat stopping the engines earlier without putting them astern would not have been attended with evil effects. Again,however,it might be hard measure to condemn him , a man suddenly in great difficulty,merely be-cause he did not make the best and most intelligent use of his engines in the short time at his disposal. But as matters turned out,he had at least 3 roads to safety,yet none of them was so apparent that in my judgment he ought to be blamed because he failed to take that particula individual road. Instead of taking any of them,however,he unfortunately, elected,in defiance of every rule ofgood seamanship to take the one course which was most likely to contribute to the collision. MY assessor advises me,taht i view of the fact,that ,as mr Bergman himsel admits,he saw the Sofie Bakke swinging to port when he took his port hel action,no seaman of ordinary experience ans skill would have ported his wheel. I wish very much that I could see my way clear to differ from

LIMA- SOFIE BAKKE 4.8.40

this advise,but I am afraid I cannot. The Lima must be judged by the same standard,admittedly a high one, as the Sofie Bakke.Both were navigating under most difficultm conditions, and I make full allowance for the fact that the Lima had the added andmost serious difficulty of surprise. Each is subject to condemnation for what they did or failed to do contrary to the ordinary standard of seamanship; neither should be condemned for failure to do the best thing in the circumstances.

Sofie Bakke 4/5 to blame, Lima 1/5.

The fault of the Sofie Bakke was very much the worst. By her action she made the position of danger,which need never have been created if she had acted with ordinary seamanlike care; but the Lima,when all excuses are made and allowed for, and there are many to be made in this instance, also failed in seamanship,and by her failure contributed to the collision. In my judgment the Sofie Bakke is four-fifths to blame and the Lima one-fifth to blame.

I wish to add,taht in the solution of this difficult case,I have enjoyed exceptional assistance both from my assessor and from counsel. Captain Hubbard tells me,that he has performed the feat of reading through the whole of this judgment, an ordeal to which I have never before attempted to subject any of my assessors. Mr Hayward, in the best address that I have yet heard him make,to this court,captured all my sympathy , if he could not quite capture all my judgment,for his clients. Finally, mr Bateson, with anunhappy case to defend,succeeded in restraining me from allowing my heart to dominate my head,or perhaps, I should say, succeeded in keepingg my head to the wind.

66=============================66

På fråga om kostnaderna skulle fördelas med 4/5-delar på Sofie Bakke och 1/5-delpå Lima, utspann sig ett avslutande protokollfört samtal mellan justice Langton ,mr Fairweather ochmr Rena.

Langton: I am not accusing the Sofie Bakke of deliberate deception, because I have arrived at a different conclusion to what they put forward. I do not accept their story,but that is not because I think they are telling lies,but because I think theyhave got it wrong. ---- The Lima is very nearly clear, and I think it is fair and right that the costs should be in the same proportion.

(By a decree dated1.4.42 the judge pronounced that the owners of the Lima were answerable in damages to an amount not exceeding pounds 37.369. 18.4

End of proceedings.

LIMA - SOFIE BAKKE 4.8.40

SOFIE BAKKES LAST

5080 ton sodiumnitrate in bulk from Tocopilla,Chile (The Nitrate Corp. o Chile) till London. (Värde 45.282 pund)

1939 ton havre (oats) för the Swiss Ministry of Foods",Geneva.

1031 balar bomulll

988 d/s Parta & Peruvian hide butts (1012 pund)

35 balar Huanrico bark,värda 100 pund

Hela lasten värd 101.689 pund

Sofie Bakke var assurerad för 320.000 pund/hade 786 ton bunkeroil ombor

Registrats report

In the High Court of Justice.

Av denna framgåratt Lima anlände till Aberdeen kl 16 den 4.8 men gick in i konvoj kl 19 den 7.8 för fortsatt resa.

Limas running daily expences kr 1117:87

Limas befh valde att gå till Aberdeen på grund av risken för flyganfall i Scapa Flow,där han först tänkt landsätta de skeppsbrutna.

Egna noteringar HISTORIK

Motorfartyg på 3764 brton byggt 1918 vid Burmeister & Wain i Köpenhamn av stål . L 110,9 B 15,7 Tillhörigt Red AB Nordstjernan (Axel Ax:son Johnson) i Stockholm. 6550 dw. 2 st 2700 ihkr B&W-motorer. Kom utanför spärren april 40. Den 17.3.41 gick Lima i HX 112 i vilken Korshamns sänktes och fick sedan ta Korshamns plats.En torped gick bara några meter förbi Limas stäv. Befh var Åhsberger. -Den 6.2.42 utsatt för bombanfall.

Krigsförlist 12.9.42 (Se vidare detta datum)

CANTON 9.8.40

TRAGISK UNDERGÅNG LÅNGT UTE TILL HAVS VÄSTER OM IRLAND. SJÖNK 20 MINUTER EFTER TORPEDTRÄFF I AKTERSKEPPET. BB MOTOR EJ STOPPAD, LIVBÅTAR FÖROLYCKAD VID FIRNINGEN. LIVBÅT MED 15 MAN NÅTT KILLAGA BAY DEN 11.8. BEFÄLHAVAREN OCH 15 MAN BORTA I HÅRT VÄDER I SIN LIVBÅT. MASKINCHEFEN LIK FLÖT ILAND PÅ INNISHMAN ISLAND.

CANTON 9.8.40

Rapport

Avgick Kalkutta 18.6.40 via Capetown and Freetown till Liverpool.Rumslast av c:a 7000 ton styckegods, tackjärn, oljekakor och linfrö, Djupg F 26'5"- A. 26'11"- 332 ombv

Torpederat fre 9.8. kl 19.30 engelsk sommartid, på alt N 55 4'-W 11 21' Vind NW 5, hög sjö, dyning. Halvklart med enstaka regnbyar. Ie styrmans vakt. Utkik på backen.Akterskeppet sönderssprängt.

xx xxxx xx

Avgick Freetown kl.16 den 27.7. 4 livbåtar, 4 flottar utrustade för 10 man vardera. Ingick ej i konvoj. Fre 9.8 kl.17.30 skeppstid på ungefär lat N 55 4'- W.11 21', kraftig explosion i akterskeppet varvid 4ans och 5ans luckor slogos upp och flotten vid lucka 4 slungades överbord.Fartygets akterdäck trycktes under vatten varvid hytterna akter fylldes med vatten.Olja och vatten inträngde i maskinrummet. STB maskin stoppade medan BB maskin antages ha varit igång då fartyget sjönk. Alarm gavs från bryggan med luftsirenen och båtarna bemannades. Båt No I förolyckades. Båt 2,3 och 4 sjösattes. Två man i båt nr 3, 14 man i båt nr 4. Antalet i båt nr 2 ej känt. Tre man sedda i vattnet från båt nr I. Fartyget sjönk kl 17.50 med akterskeppet först. Båt nr 4 rott upp till olycksplatsen, men några mer överlevande kunde ej upptäckas.Vänt och rott till båt nr 3 där två man bärgade Utökat vatten- och proviantförrådet från flottarna.Förbindelse med båt nr erhölls ej. Satt kurs mot Irlands västkust. Båt nr 4 nått land kl 13 sönda 11.8 vid Kilgommen,Killaga Bay.NW Irland. -Barometern fallit på e.m.9.8 och senare under natten och påföljande dygn rådde full storm.Alla skeppshandlingar förlorade.

Dublin 19.8.40
Nils Westberg
Ie styrman

Telegram till UD från konsulatet i Dublin 13.8.40

8 motorship Canton torpedoed stop sixteen of crew landed Ballina arriving dublin tormorrow stop captain thorsell and fifteen still missing = Sw. Consul.

Sjöförklaring på Sv.konsulatet i Dublin ons 21.8.40 kl10

Bisittare: Norske befh Adolf Olsen-Maele,befh på ss Bokn & Hans Angell Olsen, befh på ms Falsterbo.

Konsul Nils Leon Jeanson.

Befstyrman Westberg: I Freetown hade befh på order uppsökt kommenderande officeren där och fått order att på uppgiven plats förena sig med en konvoj, men påde i förseglade order uppgivna mötesplatserna stod inga konvojer att upptäcka. Fortsatt resan ensam mot Liverpool. Alla båtar ut svängda. Canton ej avmagnetiserad. Ingen närmare kännedom om avsända tel gram under resan. Otänkbart att det varit en magnetmina, dels därför att

CANTON 9.8.40

fartyget befann sig utanför 100-famnarskurvan,dels för att explosionen var så oerhört våldsam. Utkik hållits dag och natt. Vakthavande styrman undersökte i kikare farvattnet varje halvtimme och ibland oftare. Det var kraf kraftig sjöhävning den 9.8 vilket försvårade sådana observationer. Byig vind, regndisigt medregnbyar och mindre god sikt, men annars var det klart Jag stod på bryggans BB-sida och tittade akteröver i kikaren och såg expl. akterut mycket tydligt. Lösa föremål, bl.a luckor, slungades över toppen på aktermasten som var c:a 90′hög.Jagg slog stopp på maskintelegrafen och gav själv larmsignal i sirenen samt sände ner rorsman Lundin (saknad) till hans livbåt. Så gick jag ner från bryggan och mötte befh och sade till honom att ′Vi är antagligen torpederade." Skyndat till min hytt och hämtat en del saker jag hade packade innanför hyttdörren,sedan upp till min livbåt.Vinden låg på rätt akterifrån så att ingen läsida fanns och därför splittrades besättningen på de 4 livbåtarna under sjösättningsförsöken.Jag var i STB båt nr I vid sjösättningen , den skar ner i sjön med förstäven på grund av fartygets fart innan den blev loss från taljorna och 3 män kom i vattnet. En av dem var kocken Vincent och de andra två enligt uppgift 3e maskinist Johnsson och uppassare Espinilla.När båt nr 2 lämnade fartygssidan gjorde xxx Canton 4-5 knop genom vattnet. Jag såg båt nr 2 först när den var c:a en sjömil bort och vet inte vilka som var i den. Hur sjösättningen av båt nr 3 gick vet jag inte,men jag hade lämnat Olofsson och Ekberg anvisningar om hur de skulle frigöra taljorna, vilket tydligen lyckats för dem, eftersom det var dessa som togs upp senare av båt nr 4 i vilken jag befann sig. Canton flöt c:a 20 minuter efter explosionen. Befh haft alla skeppspapper packade och iordning för att han skulle ta hand om dem vid behov. --Nationalitetsmärkena hade övermålats i Soerabaja den 1.6 och vid torpederingen förde Canton endast svenska flaggan akter. Detta gjorts på befh order efter telegram från rederiet. I Freetown sett nationalitetsmärkena övermålas på ms Tisnaren och ms Buenos Aires.Förmodligen hade detta med konvojbestämmelserna att göra? ü Alldenstund dagsljus rådde hade man i båt nr 4 sökt få kontakt med båt nr 2 genom att vifta med en vit flagga men intet svar erhölls.Avståndet var möjligen större än jag trodde. Båt nr 4 låg i lä om båt nr 2 och vi kunde därför inte segla ikapp den. Mellan kl.20-21, före skymningen, siktade vi en kort stund ett större fartyg vid olycksplatsen c:a 4 mil avlägset.Det tycktes ligga stilla. Jag vet inte om båt nr 2 kom i kontakt med detta fartyg.

XX 2e styrman Wihlborg: Mottagit ett telegram c:a 30.7. Var i stuerts hytt vid explosionen.Befh brukade alltid vara på bryggan utom vid måltiderna.Vid explosionen hade han just gåttner från bryggan för att äta middag.Själv brukade jag oavbrutet undersöka farvattnet i kikare på mina vakter. Alarm gavs ögonblickligen i luftsirenen. Vi hade inget

CANTON 9.8.40

lä att sätta ut båtarna. I den allmänna nervositeten begav sig några av besättningen till bovarts båtar om STB. Genom att BB maskin ännu gick efter explosionen kom BB-sidan i läoch samtliga båtar kunde då firas.Själv hämtat livbäte och en packad säck i hytten och tagit plats i båt nr 4 i vilken det var 14 man.Senare togs 2 man upp från båtnrx3 båt nr 3.Vi försökte ro mot båt nr 2 men de satte segel och försvann.Dessförinnan hade vi sökt bland vrakspillrorna efter eventuella andra överlevande. Vi var inte säkra på att de övriga 16 kommit med i båt nr 2.Båt nr 2 föreföll dock var fullt bemannad,men de var för långt borta för att vi skulle kunna räkna dem. Vi hade ingen kikare i båt nr 4 och båt nr 2 var gott och väl en sjömil avlägsen.Strax därpå satte de segel och vi förlorade dem ur sikte. Det föreföll inte som båt nr 2 sökt komma i kontakt med båt nr 4. En kort stun sågs ett fartyg ungefär på olycksplatsen.Det gick på samma kurs som Canton och vi trodde det skulle möta samma öde som Canton. Båt nr 2 var då längre från olycksplatsen än vår båt. Båt nr 3 hade skadats vid explosionen fick driva iväg sedan vi tagit upp de 2 männen i den.(xxxx) Nationalitetsmärken hade övermålats i Soerabaja den 1.6 Besättningen i Kalkutta invänt mot detta när svenska konsuln kom ombord. Generalkonsuln lovade att sända ett telegram till KK. Två dagar efter avgången kom telegram till Canton att nationalitetsmärkena icke voro nödvändiga under krig. - Canton hade på ingående till Freetown mött den konvoj på utgående som hon skulle ha följt med. Naval Command i Freetown ansåg att Canton borde hinna ifatt konvojen eftersom Cantons fart var 3/4 knop högre än konvojens. Sista punkter angivits för möte med konvojen, men vi fann dem aldrig.

2e maskinisten Johansson: Vakthavande i maskin. Efter explosionen inte hör någon stoppsignal från brygga,ev .beroende på det öronbedövande larmet runt omkring. Vid explosionen sprungo alla högtrycksrören från arbetsflaskorna så att komprimerad luft 60 kg/kvcm rusade ut.STB huvudmotor stoppat av sig själv ,BB motor fortsatt att gå med full fart. Jag befann mig vid explosionen framför tunnelöppningen och kastades av tryckvågen mot BB maskin, helt omtöcknad.Sedan minns jag inget förrän jag fann mig själv firande förtaljan på båt nr 4. Upplevt en minexplosion tidigare, men det här var en vida större explosion än i något fall jag har erfarenhet av. Utan tvivel en torped. -Sedan båt nr 4 tagi vatten ropade jag " Hugg ur" och firade mig ner i båten på livlinorna. Följga båt nr 2 var då reda i vattnet. De höll på att hugga av tampenför att göra loss när jag höll på att fira båt 4. Senare viftat till båt nr 2 med en vit flagga men fick inget svar som jag såg. Det var överenskommet med chiefen att den som var på däck om det hände något omedelbart skulle stoppa oljetillförseln ,men jag vet inte om detta blev gjort.

CANTON 9.8.40

Stuert Forsberg: Stod vid sin hyttdörr och pratade med 2e styrman midskepps förut i salongshuset.Explosionen kändes som en chock i hela fartyget. Sprungit till båt nr 2 och hjälpt till att fira den. Någon avlöste mig. Jag sprang till min hytt och hämtade en liten säck med saker som jag ville rädda. När jag kom tillbaka var båt nr 2 firad långt under relingen. Jag kastede ner säcken men vågade inte själv hoppa efter. Sprang istället till båt nr 4 och firade mig ner i den. Båt nr 4 avlägsnade sig c:a 5 minuter efter båt 2. Vi stannade på platsen för att bärga 2 man xxxx från 3ans skadade båt och kompletterade vårt förråd från en flotte. När vi var klara med det hade båt nr 2,som var längre i lovart, satt segel och vi tog samma kurs som den mot land men båt nr 2 försvann snart ur sikte. XX Dålig sikt, ganska hög sjö. Båt nr 2 inte skadats vid sjösättningen. Så hårt slog den inte mot fartygssidan.

Maskinassistent Jonanneson: Satt och åt i mässen där bord,stolar,servis mm vräktes huller om buller. Mässen låg midskepps BB på akterkant. Rusat till hytten och hämtat livbälte,en rock och mina papper,sprang sedan till min båt som var BB förliga nr2,kastade ner mina papper i den men omedelbart därpå höggs blocken till båten av och på grund av fartgets fart drev båten iväg akterut och jag kom aldrig i den. Jag hjälpte då till vid båt 4 och kom med i den.Båt nr 2 begav sig omedelbart från platse medan båt nr 4 låg kvar och undersökte platsen i c:a 30 minuter i hopp om att hitta fler överlevande. Canton sjönk när vi varit högst 10 minuter i båten.Båt 4 kom klar sidan c:a 4 minuter efter båt 2. Camtons fart vid sjösättningen av båtarna var enligt min uppfattning 3½ - 4 knop.

Matros Johansson: Befann sig helt nära explosionen där han stod vid förkant av lucka 4. "Jag drog mig in i gången. När vattnet och röken rusade in i mittgången,rusade jag ut och upp på båtdäck till båt nr I STB. Ie styrman stod vid den ena av dess taljor och min uppgift var att fira aktertaljan. Båten förolyckades vid firningen. Jag sprang till båt nr 3, aktre båten på samma sida,men den låg då redan i vattnet och hade taljan klar, så jag kunde inte komma i den. Jag gick över till BB båt nr 4 och hjälpte till att sätta ut åror i den sedan jag kommit i den som sista man. Båt nr 2 såg jag först när vi var en god bit akter om den sjunkande Canton. Vi tog upp 2 man ur båt nr 3 och provianten i denna båt och tog sedan proviant och oljerockar från en av flottarna. Båt nr 2 låg i lovart om oss och verkade full av folk. Jag tror inte någon dödats vid själva explosionen. Själv hela tiden upptagen av åror och annat. Det hade varit mycket lättare för båt nr2 att ta kontakt med oss än vi med den. Omkring 30 minuter efter det Canton sjunkit såg jag på BB låring masterna på ett större fartyg.

CANTON 9.8.40

Cantons fart när vi satte ut båt nr 4 kan väl ha varit omkring 2 knop, så pass att vi hade svårt att hålla båten klar. Svår dyning,disigt.

Motorelev Engberg: Befann sig på manöverdurken i maskin,Hela maskinrummet fylldes av vit rök så man knappast kunde se något. Röken kom antagligen från de sprungna högtrycksluftrören. Hörde ingen signal från bryggan. Vi sprungo omedelbart upp. Sprang till båt nr 3 STB och där stod båtsman och mässuppassare Tabudlong klara att fira taljorna och på deras uppmaning hoppade jag ner i båten. Tabudlong lade av taljan för runt så att båten blev hängande i förtaljan.Den slog ett par gånger mot fartygssidan men jag vet inte om den blev skadad.Regndisigt och hög sjö. Detvar bara jag och motorman Olofsson i båten som var delvis vattenfylld och verkade vara läck varför vi övergav den och togs upp avbåt nr 4.

CREW LIST (Namn delvis SKN & UD)

(SEPAN 37)
+ Befh Bror Gustaf Thorsell,Långåsliden 22,Göteborg,12.1.88 i Hälsingborg
Ie styrman Nils Gotthard Westberg, Valvgången I, Göteborg, 22.7.01 (Aug 3
2e styrman Per Gunnar Wihlborg, St.Olofsgatan 62,Landskrona, 11.10.10
+ 3e styrman Gösta Henry Tausis,Byggn.6,Nya Varvet,Gtbg, 1.8.10 Karlskrona (SE JIO 10)
+ Chief Gotthard Edvin Antonius Andersson, Snäckvägen 18,Gtbg,19.7.84 Malmö
2e maskinist Oscar Andreas Gunnar Johansson, Svanebäcksg.11,Gtbg,1.12.02
+ 3e maskinist Karl Allan Johansson, Kristiansfält, Halmstad,10.11.10 (1928)
Maskinassistent Per Oscar Johannesson, 2a Långggatan38,Gtng,31.8.94
Stuert Holger Theodor Forsberg, Ekebäcksgatan 9,Gtbg, 18.4.89 (Juli 31)
+ Ie kock Charles Rudolf Vincent, Malmö, 16.5.20 i Malmö(Johannes församl)
Påmönstrat 27.9.39 i San Francisco
+ 2e kock Karl Oscar Bertil Loretz, Hamngatan 4,Karlshamn,19.11.21
På mönstrat 18.3.40 i Shanghai
Salongsuppassare Zosimo Tabudlong,Maria Clara 149, Sampaloc,Manilla,17.3.
+ Mässuppassare Armado Espenilla, ,D.K.1061,Manilla,3.5 19 på Cebu Island
(Mi SHANTUNG 24.12.41) Påmönstrat i Manilla den 2.9.39
+ Elektriker Sven Emanuel Eklund, Norrköping, 15.7.95 i Östra Eneby
+ Båtsman Ivan Kasimir Olsson, Solbacken,Henån, 11.3.85 i Torp,Lysekil
Timmerman Henrik Theodor Henriksson, Södra Stenbocksg. 132,H-b, 27.11.93
Matros Karl Victor Johansson, Karlsberg, Munkedal, 24.10.94 (juli 38)
Matros Karl Gustaf Sigfrid Thorsson, Hantverkargatan 5, Karlshamn,26.10.9
Matros Evald Oliver Andersson, Hantverkargatan 6,Gtbg, 10.11.02 (1929)
+ Matros Axel Gustav Johansson,Honungstorp, 22.10.96 i Kålla,Öland.
Lättmatrso Ture Herbert Palm,Aleglo,Löftahammar , 28.4.21
+ Lättmatros Sven Olof Heikel, Helsingfirs, 12.4.13 (18.3.40 Shanghai)
+ Lättmatros Folke Edvard Lundin, Valhall 6,Trollhättan,13.6.17

FORTS.

CANTON 9.8.40

Fors. CREW LIST

+ Jungman Ove Bertil Bondesson,Villands Vånga, Kristianstad, 9.7.15 Snäckersta
+ Jungman Olav Andreas Bakken, Store Aker,Oslo, 10.2.21 (17.6.40 i Calcutta)
Motorman Agne Natanael Kortz, Hermanstorp, Håslöv, 30.12.11
+ Motorman Sven Fredrik Roos, Linnégatan 10,Gtbg, 4.6.20 frändefors
+ Motorman Karl Gösta Petterson,Djäknegatan, Stockholm, 13.11.19 (18.3.40 Shanghai.
Motorman Erling A Andersen, Drammensveien 125,Oslo, 5.7.97
Motorman Harald Anker Kristiansen, Höiehallsveien 5:Bryn,Norge,9.5.08
Motorman Olof Hagbert Olofsson, Skepparegatan 2,Sundsvall, 1.11.08
Motorelev Nils Axel Ekberg, Sandhult,Lerum, 8.9.22 (16.3.40 Shanghai)

I6 man kom 11.8.40 till Cilcummin i BB akter båt nr 4
16 man ,inkl. befh, försvunno i BB förliga båt nr2

Supplement till sjöförklaring(hållen onsdag 21.8.40)
avgivet av konsuln i Dublin 30.8.40

Sedan konsulatet i Dublin efter det sjöförklaring och sjöförhör ägt rum ons 21.8.40 med anledning av ms Cantons torpedering,har konsulatet fått mottaga ~~härxomxbilaga~~ här som bilaga nr 5 bifogade avskrift av skrivelse från Customs & Excise i Letterkenney,County Donegal, daterad 27.8.40 vari omförmäles att 2 av Cantons livbåtar drivit iland i respektive Bunbeg och Innishboffin Island,Co.Donegal,samt sedan konsulatet den 28.8 mottagit följande muntliga upplysning från det Irländska Utrikesministeriet (se memorandum sid 7):

Liket av en svensk sjöman ilandflöt kl 16.30 den 18.8.i närheten av Bunbeg Den döde var 6'lång och 56 år gammal.Han hade ljust håroch guldfyllning i en av tänderna i överkäken.Likets högra hand saknades från handleden och den högra armen var svårt uppriven. Den döde var iklädd svart marinuniform. Runt midjan hade han ett svart läderbälte samt bar ett livbälte av kork.

I likets fickor återfanns följande:

1) Ett Nationalitetscertifikat med fotografi och beskrivning av innehavaren som följer:Andersson, Levin.Födelseort:Malmö,Sverige.Yrke: maskinist. Födelsedag:19.7.84. Certifikatet var utställt av Sv,konsulatet i Genua den 19.1.28
2) En bok benämnd "Sjöfartsbok",utfärdad för Gotthard Edvin Antonius Andersson
3) Ett par glasögon i fodrak.
4) En cigarettask av plåt,innehållande 352 US dollars,205 yen,57 Guilders, 27 Rupees och 5 svenska kronor.

Den döde begravdes på Magheragallon Churchyard i närheten av Dunbec den 18.8.40. Förenämnda egendom och papper äro omhändertagna och befinna sig på vederbörande polisstation i Donegal.

Fullständigades Ie styrman N.G.Westberg, 2e styrman Paul Gunnar Wilborg och

CANTON 9.8.40

2e maskinist Oscar Andreas Gunnar Johansson att denna dag infinna sig på konsulatet kl.10 fm för att, då ms Cantons befh,officerare och besättnings män, med undantag av dem som räddade sig i fartygets livbåt nr 4 och vilka nu befinna sig i Dublin,måste anses förolyckade, lämna de upplysningar angående de omkomna som kunna stå att erhålla i avsaknad av ms Cantons handlingar.

a) Namnlista och personalia på de saknade.

b) Att med största sannolikhet samtliga ovan nämnda saknade befunnit sig i livbåt nr 2

c) att livbåt nr 2 och nr 3 måste vara de som drivit iland i respektive Bunbeg och Innishboffin Island,Co.Donegal, enär livbåt nr I med säkerhe medföljde ms Canton i djupet,då den ej varit frigjord från sina taljor.

d) att den Irländska tullmyndigheten i Letterkenney,C.Donegal, telefon-ledes meddelat konsulatet att av de två ilandflutna livbåtarna en hade nr 3 och den andra troligen nr 2,ehuru numret å den senare varit i det närmaste utplånat.

e) att ms Cantons rederiombud i London,Messrs Escombe, McGrath & Co,13 Fenchurch Avenue,EC 3, blivit av konsulatet anmodat att lämna förhåll-ningsorder beträffande de ilandflutna båtarna.

f) att kosnulatet hos Irländska UD gjort framställning om att få omhänder-taga Ie maskinist G.Anderssons efterlämnade papper och kvarlåtenskap som nu finns hos vederbörande Irländska myndigheter.

Härmed avslutades förrättningen.

Dublin 30.8.40

Nils Leon Jeansson, Konsul

Bilaga: Memorandum

At 4.30 p.m. on 18.8.40 the body of an unidentified man was washed ashore on Innishman Island, sub-district of Bunbeg.

Description of body: Male: about 6′in length; 56 years; fair hair; Gold filling on one of the upper teeth; full dentures; right hand missing fromthe wrist and remainder of arm badly shattered. Body dressed in black serge naval uniform -trousers and coat with brass buttons. Over the uniform was a khaki pull-up and 3/4 length oil skin coat. A woolen scarf was tied around the neck. Brown shoes and fawn coloured socks.Around the waist was a black leather belt. Body was wearing a cork life jacket on ~~thexinsidexof~~ inside of which was a pocket which contained a small bottle -about one glass - of whiksey.

Property found on body : In the pockets of the clothing were found:

1) A certificate of Swedish nationality with photograph and descriptior of holder: surname -Andersson: christian name -Edwin:birthplace - Malmoe,Sweden: occupation- engineer: date of birth -19th July 1884 Issued by the Swedsih Royal Consulate at Genua on 19th January 1928.

CANTON 9.8.40

2) a book "Sjöfartsbok" with the name Gotthard Edwin Antonius Andersson.
3) A pair of spectacles in case.
4) A tin cigarette box containing notes in the following amounts:
352 US dollars, 205 yen, 75 guilders, 5 kronor, 25 rupees.

The finding of the body was reported at once to the coroner,dr P.J.McGinley, of Letterkenny. He directed that a post mortem examination be carried out by the local doctor and the facts reported to him. This was done and an order for burial was issued, no inquest being held. The body was interred at Magheragallon churchyard,sub-district of Bunbegnon August 18th.

KK memorial 17.10.40

Av allt att döma blivit torpederat utan föregående varning av någon okänd ubåt.Fartyget befann sig vid tillfället ett 70-tal sjömil NW Erris Head på Irlands västkust där djupet uppgår till flera hyndra famnar varför en förankring av minor icke kunnat ifrågakomma. Vad som i hög grad bidrog till att försvåra livbåtarnas sjösättning var fartygets fart genom vattnet innan det så småningom gick till botten. Anmärkningsvärt är även att fartygets nationalitetsmärken ett par månader innan torpederingen inträffade blivit övermålade,vilket lär hava skett på telegrafisk order från rederiet.

Av utredningen framgår att de 16 saknade personerna antagligen försvunnit från nr 2 livbåt under sådana omständigheter att något tvivel nu icke kan råda därom att de omkommit under den storm som lär hava rasat på Irländska kusten den 10 augusti 1940. Ex officio
Bo Bergström

SKN EIII 182

Första telegrammet till rederiet

Ie styrman avsände 12.8 från Ballina,Mayo, ett telegram som rederiet mottog den 14.8 :" Torssell torpedöed.Sixteen men landed Ballina."
De 16 från Ballina kom till Dublin 14.8 och togs omhand av knsul Nils Leon Jaenson. Enligt ett P.M. från UD 16.8 baserat på uppgifter från Ie styrman i London,heter det att "svår storm varit rådande vid tillfället för torpederingen och den båt i vilken Östberg befunnit sig, hade vid upprepade tillfällen varit nära att kantra. Under färden mot land båten under en tidrymd av 21 timmar drivits 80 engelska mil ur sin kurs. [illegible] den 11.8 nådde båten land vid Kilcummin,Co.Mayo."

UDHP80c 3513

Telegram till UD

Dublin till UD 13.8.40

8 MS Canton torpedoed stop 16 men of crew landed Balina arriving Dublin tomorrow stop captain thorsell and 15 men still missing
= Sw. consul

Forts

CANTON 9.8.40

Telegram Dublin till UD 13.8.40

"9 my 8 Following crew landed westberg first officer wihlborg second officer johansson second engineer johanneson fourth engineer forsberg steward henriksson carpenter thorsson andersson johansson AB seamen malm ordinary seaman kortz ekberg olofsson motormen andersen kristiansen norwegian motormen tabudlong phillippine cabin boy = Sw.Consul

Chiffertelegram London till UD 15.8 kl 14.04

" 1156 meddela ostasiat canton torpederad utan varning fredag 9.8 klockan 19.20 latitud N.55 4′-longitud W 11 21′fartyget sjönk efter 25 minuter. Besättningen fördelade sig på 3 livbåtar men antagligen enär den ena kantrad ekom en del av besättningen i vattnet. 2 upptogs i Ie styrman Westbergs båt och westberg antager att de övriga upptogs i befh båt. Vid tillfället rådde svår storm och Westbergs båt höll på att kantra flera gånger på vägen mot land Westbergs båt på 21 timmar driftat 80 miles stop Westbergs båt landade 11.8 i Kilcummin i county Mayo stop räddade befinna sig väl -Swedish minister"

Telegram Dublin till UD 26.8

"12 two lifeboats ex canton washed ashore Donegal coast empty still expecting official reoprts = Sw.Consul "
(Notis: Ostasiat önskar ej publicering)

Brev konsulatet i Dublin till UD,Dublin 15.8.40

-...16 man av besättningen ledda av Ie styrman Nils G.Westberg landade 11.8 kl 17.30 i fartygets ena livbåt vid Kilcummin,Co Mayo,efter ett 40-tal timmar till havs. De kom till Ballina samma eftermiddag och anlände till Dublin den 13.8 kl 19.30 ochomhändertogs av konsulatet. Samtliga ha inkvarterats på hotell,med undantag av 3 utländska sjömän, till ettpris för kost och logi av £0.12.6 för befäl och £0.8.0 för övriga besättningsmän. Den andra livbåten under befäl av kapten G.Thorsell har ännu i cke låtit sig avhöra. Enligt styrman Westbergs mening torde c:a 2 veckor böra förflyta innan de i fenna livbåt 16 befintliga få anses förolyckade, vadan sjöförhör inför konsulatet torde få anstå tills denna tid förflutit, så mycket mera som befh omhändertagit samtliga fartygets handlingar"
(Bilaga: namnlistor - se crew list) Konsul Jaenson

Dublinkonsuln i brev till utrikesrådet Harald Fallenius,UD daterat Dublin 8.10.40.

Herr Utrikesråd!

Jag är ytterst bekymrad över de 13 svenska sjömän,inkl. befäl, som

CANTON 9.8.40

jag sedan mitten av augusti har vistande här utan möjlighet att hemsändas. Om några dagar utökas deras antal med 9 st (kapten och 8 män) från torpederade ss Siljan. Konsulatets, d.v.s Statens, utgifter för alla dessa kommer då upp i omkring £10 per dag,vilket i och för sig är allvarligt nog,m en det är en annan sida av saken som bekymrar mig ännu mera. De gå här och gör ingenting utom att aandra på gatorna och sitta på rummen och läsa lektyr som jag ställt till deras förfogande. Detta förhållande kan i flera fall icke vara nyttigt för deras karaktärer, i synnerhet som de samtidigt tyngas av bekymmer för familjerna därhemma. . Lagen föreskriver maximum två månaders hyresersättning från dagen för avmönstringen, respektive fartygets förlisning, och denna tid utgår i ..ägarna för de 13 svenskarna från Canton, varefter intet utbetalas tikl deras familjer i Sverige på dragsedlar. Därtill kommer att vintern är i antågande och alla behöva köpa sig varmare kläder, en utgift som på grund ..v snabb prisstegring blir större för varje dag som går.
J..g vore oändligt tacksam fåx om något kunde göras för dessaverkligen olyckliga landsmäns hemsändande under någorlunda säkra förhållande.

Med utmärkt högaktning
Jaenson

UD-R-469 — 12 man hem via Petsamo April 41

Den 4.4.41 avgick ss Mansuria från Liverpool mot Petsamo.Påmönstrade var 10 man från Canton medan 2 medföljde som k8sulatspassagerare.De sistnämnda var Ie styrman Nils G.Westberg och 2e maskinist Johansson. Påmönstrade var 2e styrman Wihlborg, stuert Forsberg, timmerman Henriksson, sjömännen Karl Thorsson,Evald Andersson, Carl Victor Johansson och Ture Malm samt motormännen Agne Kortz Ove olofsson och Nils Ekberg. (/e /i 13)

SKN EVII vol 103-04 — Canton omdestinerad 9.4.40

Canton var den 9.4.40 på resa till Sverige och befann sig i Fjärran Östern-farvatten. Rederiet beordrade fartyget till Soerabaja där hela den Sverigedestinerade lasten lossades och såldes. Under Svensk-Engelska avtalet sattes Canton sedan i timecharter för Ministry of Shipping i London och var då hon sänktes på resa till Liverpool med last för Engelska mottagare, krigsförsäkrad i England.

SKN EVII 293

Alla hans tillhörigheter befann sig ombord"

3e styrman Gösta H.Tausis sände den 18.7.40 ett telegram till sin fästmö Dagmar Österberg, Byggnaden 6,Nya Varvet,Göteborg:

" Hoppas du och alla krya hemma stop här allting väl stop försäkra från 1.8 två månader 1500 kronor. Din Gösta Tausis." Dagmar försäkrade därmed hans effekter för 1500:- i Sveriges Allmänna Sjöförsäkringsbolag i Gtbg(SKN)

CANTON 9.8. 40

för Cantons resa Capetown- Liverpool. Hon skrev i sept 40 till bolaget att Tausis varit ute sedan 30.12.38 och att de ämnade gifta sig då han kom hem "varför han köpt en del saker till vårt blivande hem.Dessa har mi fästman själv värderat till 1500:- enligt telegram av den 18.7.De saker. som jag genom brev fått veta att han inköpt är följande: 1 kamferkista 25 280:-, 1 radioapparat 450:-, 1 matta 300:-, porslin 150:-, korgmöbler 100 div. dukar & draperityger 150:- Dessutom har min fästman personliga tillhörigheter såsom en Kodakkamera, en guldklocka med kedja, diverse lexikon och böcker, kuddar och prydnadssaker, som värderas till 750:-"
- Fadern, flaggstyrman E.I.Tausis, byggn 6,Nya Varvet, skrev 30.12.40 til SKN att "då min son icke efterlämnar någon kvarlåtenskap kommer icke nno bouppteckning att äga rum. Alla hans tillhörigheter befunno sig ombord på fartyget vid dess undergång."
Den 6.2.41 kunde fadern från SKN utkvittera 1500:-

Ännu i okt 40 kvar i Dublin....

2e styrman Påhl Wihlborg hade även han försäkrat sina effekter för tiden 1-31.8.40 inför resan till England.Han var ännu i slutet av okt 40 kvar i Dublin utan möjlighet att komma i förbindelse med sina föräldrar i Landskrona eller Sverige i övrigt. 25.10 skrev hans far till SKN att fäst mön i Landskrona fått ett brev från Dublin :" När du får detta brev,gå då hem och hälsa far och mor och bed far ta ut effektförsäkringen då alla mina tillhörigheter, så när som på mina sjöfartspapper, gingo förlorade vid förlsiningen." - Den 5.2.41 fick fadern från SKN 1357:50.Wihlborg hade förlorat för 2345:- men tidigare fått utbetalat från SKN 987:50 på kaskoförsäkringen.

Övrige effektersättningar

De räddade från Canton begärde sammanlagt 17840:80 i effektersättning, kunde utkvittera 9700:- För de döda utbetalades 10475:-
Befh sterbhus i Gtbg 3.3.41 = 5286:19, inkl. 3186:- i hyresersättning.
O.W.Tausis,Gtbg, fått 1427:50 den 11.11.40 för sin son &e styrman Tausis
Oläsligt namn,Gtbg, fått 1619:52 den13.11.40 för Cheifen Andersson
UD,Sthlm, 18.4.41 utkvitterat 337:50 för mässuppassare Espenilla
Fru Beda Lorenz,Karlshamn 20.11.40 för 2e kocken 1428:19, inkl. hyra
Hj.Ringberg,Ö.Torp, 18.11.40 1479:29 för Ie kocken Vincent
Stina Roos, Gtbg, 17.1.41 1564:10 för motorman Roos
O.Jenriks advokatbyrå,Norrköping,10.1.41 1362:69 för elektriker Eklund
Sten Johnsson,Halmstad, 25.11.40 3449:17 inkl hyra för 3e maskinist J.
Norska konsulatet,Gtbg, 14.11.40 1127:87 för jungman Olav Bakken
Bonde Oredsson,Snäckstad, 3.12.40 1174:44 för jungman Ove Bondesson
Göteborgs Stads Rättshjälpsanstalt 6.12.40 1215:54 för lättmatros Lundin
Finska Konsulatet,Gtbg, 7.12.40 1320:97 för lättmatros Heikel

forts

CANTON 9.8.40

Edvard Olsson i Borgholm 16.11.40 1421:69 för matros Axel Johansson
Utredningsmannen i båtsman Ivan K.Olssons dödsbo i Svineviken 16.11.40 900:51

Övermaskinist Andersson. 4646.

Av **AKTIEBOLAGET SVENSKA OSTASIATISKA KOMPANIET** *emottagit*

Kr. Ettusensexhundranitton----52 öre--- *öre*

för räkning m.s. "Canton" - Tillgodohavande per den 9/8 kr. 607:02,
Ersättning för förlorade effekter " 1.012:50,
" enligt krigsriskavtal " 300:--,
som härmed erkännes. Avgår: " 1.919:52.
Begravningshjälp, utbet. av
Riksförsäkringsanstalten " 300:--,
" 1.619:52.

Göteborg den 13/11 1940

[redacted]

Kr. 1.619:52. *öre.*

Sextonhundranitton 52/100

Form. 56 A. 6000. 6. 39.

Egna noteringar

Sänkt av U-30,Fritz Lemp

Canton torpederades kl 20.32 tysk tid dem 9.8.40 utanför Tory Island av U-30, Fritz Lemp. U-30 överlevde krigsåren men sänktes i Flensburger Förde den 5.5.45 av sin egen besättning. (Rohwer) - Canton sänktes på N.55 4'- W. 11 21'c:a 70 miles W Tory Island, enligt Lloyds War Losses.

LASTEN

3000 ton tackjärn, 2700 ton linfrö, 1034 ton juteväv (Hessian), 1152 ton styckegods. (Lloyds War Losses)

Kurowski:"Krieg unter Wasser" (Düsseldorf 1979)

Sid 79:"Vor Tory Island versenkte am 9.8.40 U-30 die Canton."

Glimtar av livsöden

20-årige motorman Karl Gösta Petterson, Djäknegatan,Stockholm, var enda barnet. Det sista hans mor hörde av honom var ett telegram på Mors Dag 1940: " Fastän land och hav oss skilja, mor du kära, nu och alltid är du i mitt hjärta nära."

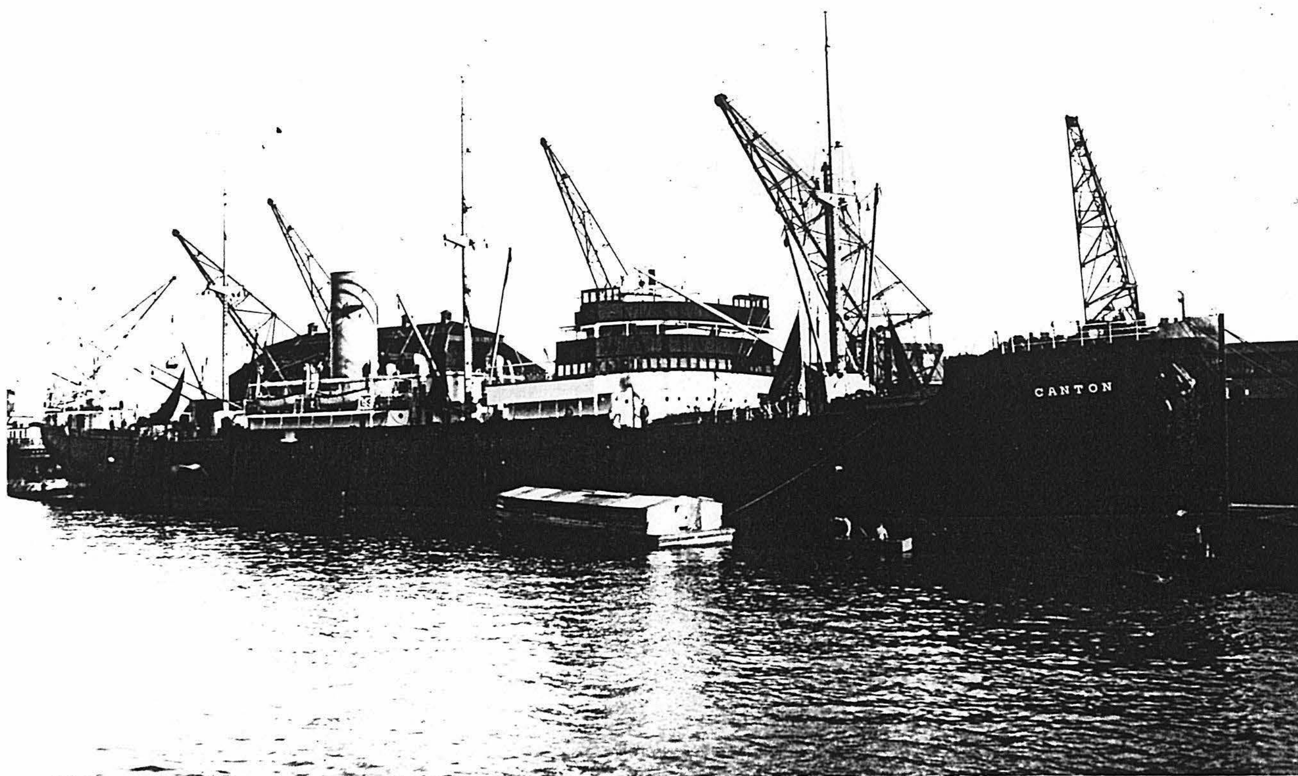
CANTON 9.8.40

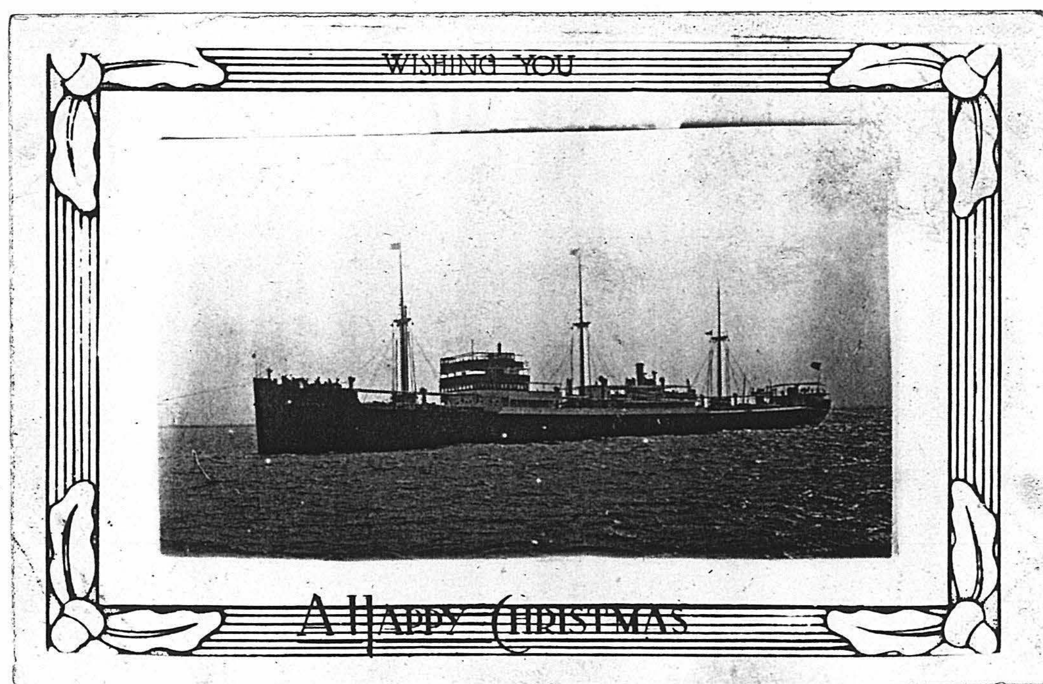
3e maskinist Johnsson hade varit på Canton sedan sin examen 1938. 3e styrman Tausis, som även var telegrafist ombord, hade varit 1 år på Canton. - Ie styrman Westberg och 2e maskinist Johansson kom 7.5.41 till Kiruna med tåg från Narvik sedan de fått lämna ss Mansuria i Tromsö där fartget kvarhölls av tyskarna på sin resa till Petsamo. Matros Evald Andersson, som varit i Canton sedan 1929, kom till Haparanda 31.5.40 från Petsamo, dit Mansuria äntligen allänt. Den 5.8.42 kunde han möstra på Ostasiats ms Bali som lejdfartyg i Gtbg, blev i ayg.1945 båtsman och var ännu 1954 kvar ombord i Bali. Den 2.4.54 tilldelades han, 52 år fyllda, Patriotiska Sällskapets medlaj efter att ha varit i rederiets tänst nära 25 år. -Cantons 2e styrman Påhl G.Wihlborg gick ut igen i lejdbåtstrafik som befh på Bali,Tamara och Nagara. Han avled i augusti 1955 vid 44 års ålder som befh på ms Sumatra i Chittagongs hamn.

HISTORIK

Motorfartyg på 5783 brton byggt 1922 vid Öresundsvarvet i Landskrona av stål. L.96,7 B. 13,6 Tillhörigt Svenska Ostasiatiska Kompaniet (G.Borin) i Göteborg. Det första svenskbyggda fartyget med över 10000 tons lastkapacitet, ett storleksrekord som stod sig i 6 år. Sjösatt 24.9.21. Lev. 19.1.22 som vår handelsflottas näst största motorfartyg och landets fjärde fartyg i storlek.10560 dw, 4000 ihkr. Byggd skorstenslös, men senare försedd med traditionell skorsten. Kom 20.1.22 till Göteborg för lastning på Fjärran Östern och återkom den8.7.22 efter besök i bådeYokohama,Kobe och Vladivostok. -Kort hög back, kryssarakter, obetydlig Suecia skorsten (vid lev-22), 5 luckor, brygghus mellan lucka 2 och 3, 10 st 5-tons lastbommar och en för 18-tonslyft, 10 el. winschar, el.ankarspel, eleltrohydraulisk styrmaskin, 2 st 6-cyl . 4-takts enkelverkande Götaverkens B&W-motorer på vardera 2000 ihkr vid 1000 varv/Minuten. 12 knop på full last. - Då Yokohama den 1.9.22 ödelades av jordbävning hade Canton just avgått mot Shanghai. - Den 11.4.25 kolliderade Canton i Bitter LAke,Suezkanalen med ss Rhesus av Liverpool som åste sättas på land med ett 12'hål i slaget BB mitt för maskinrummet och fick stora delar av sin dyrbara last förstörd. Cantons förstäv blev intryckt och förpiken vatten fylld, vilket rep. prov i Port Said. Canton Fortsatt resan 17.4 mot Valencia. Rhesus dockades i Alexandria. - den 25.5.32 grundstötte Canton på ett korallrev i ögruppen Maldiverna i hård SW vind, regnbyar och stark SO-gående strömsättning. Cantom stod på i 4 dygn innan hon kunde dras flott av högsjöbogseraren Hercules från Colombo. 10 passagerare överfördes till ms Nagara. Slutlig reparation i Nakskov tog 33 dygn. - I april 39 inleddes med Canton på försök reguljär trafik från Ostasien till USA:s västkust, men vid krigsutbrottet 3.9.39 upphörde denna linje på grund av i sammanhanget av svenska staten vidtagna åtgärder

CANTON 1.8.40





1923.

VARIA 10.8.40

PÅ RESA FALMOUTH- BELFAST I BARLAST FÖRFÖLJTS OCH BOMBATS I SANK AV TVÅ FOKKEW WULFF CONDORPLAN I IRLÄNDSKA SJÖN . KAPTEN OCH SEX MAN DÖDADE AV MASKINGEVÄRSELD. 12 ÖVERLEVANDE I BÅTARNA NÅTT SCILLY ISLAND.

VARIA 10.8.40

Rapport

Avgick Falmouth 9.8.40 destinerad till Belfast i barlast.Djupg F 7'-A.11' 250 ton wb. 19 ombv.
Bombad kl 20 den 10.8.40 60 mil SO Fastnet Rock. WSW 6 Beaufort,klart. 2e styrmans vakt, utkik på backen. 3 bombträffar, skador okända. 7 man saknas. 2 skadade, en ligger på sjukhus för observation.

Journalutdrag

Lör 10.8 kl 10 attackerades fartyget av ett tyskt plan som fällde 2 bomber och besköt fartyget med kulspruta. Ingen av bomberna träffade men brygga, däckshus, master, lufttrör och skorsten genomborrades av kulor. Då ingen ombord skadats fortsattes resan. C:a kl 20 angrep 2 tyska plan fartyget fällde ett 10-tal bomber och besköt oss flera gånger med kulspruteeld. Åtminstone 3 bomber exploderade ombord. Befh gav order gå i båtarna och Ie styrman sjösatte BB båt med honom själv och 9 man i. Båten skadades vid sjösättningen och läckte svårt i den höga sjön. För att komma ifrån kulregn och bombnedslag roddes båten ett stycke från fartyget men vattenfylld ånyo vid den därvid företagna vändningen.Mörkret föll på. Skeppsråd hölls i båten men ingen ville gå tillbaka till Varia p.g av risken att kantra vid vändningen. Ie styrman vågade inte ensam ta ansvaret för en vändning enär båten var skadad och 3 man i den åsamkats blessyrer. STB livbåt befann sig emellertid i närheten av fartyget med 2 man ombord. Kurs sattes mot Scilly Islands där livbåten inträffade kl 18 sön 11.8 .Ie styrman kontaktade genast R.A.F. som sände ut 3 spaningsplan.De återkom efter 2 timmar utan att ha sett ett spår av Varia. STB-båten kom ett dygn senare i hamn med 2 man ombord. Den hade legat i närheten av Varia en längre tid men ej hört ett ljud från Befh, 2e styrman, 2e maskinisten och 4 man vilka med sannolikhet blivit ihjälskjutna.

London 27.8.40
Gösta Plomgren
Ie styrman

Sjöförklaring på Generalkonsulatet i London tis 27.8.40 14.30

Sakkunniga: H.W.Kahl, befh på Trolleholm & Jan Sjöcrona,befh på Nanking. Sjömansrulla, mätbrev och nat.cert. räddats. Skepps- o Maskindagböckerna förlorade.

Ie styrman Plomgren: Varia gick ensam. Befh hos Naval Control anhållit om att få medfölja konvoj men fått svaret att neutrala fartyg inte fick gå i Engelsk konvoj. Befh protesterade utan verkan. Det är min personliga ~~åsikt~~ åsikt att nekades gå med i konvoj därför att Engelsmännen inte ville att neutrala fartyg skulle få vetskap om deras hemlig leder genom minfälten var belägna.Befh fick fullständiga instruktioner om den route han skulle följa. Varia gjorde c:a 9 knop i barlast i gott väder.

VARIA 10.8.40

Jag var på däck då vi anfölls första gången och hela fartyget skakdes vid bombexpl. i vattnet c:a 50 meter ut från BB-sidan. Efter bombfällningen gick planet i låganfall med kulsprutor. C:a kl 20 anföll 2 plan. Jag låg i min koj och kastades av en explosion,antagligen strax utanför min hytt, upp under däcket och fick en lättare hjärnskakning. Jag vaknade till klart medvetande först i BB livbåt. De andra omtalade att även befh gått i BB båt, emn att han strax innan båten lämnade fartyget, åter hade gått ombord på Varia.Planen fortsatte att bomba och beskjuta Varia efter det vi hade gått i livbåten och då livbåten skakades häftigt vid bomnedslagen i vattnet försökte jag vända den för att komma bort från fartygets närhet. I den höga sjön vattenfylldes båten delvis vid vändningen och jag kunde inte iaktaga om Varia träffats eller ej. Efter en stund obs. jag STB båt med 2 man i närheten av fartyget.Av de på Varia kvarvarande såg jag bara kocken som stod akterut och ämnade hoppa överbord för att simma till livbåten, men jag varnade honom för att göra detta eftersom propellern fortfarande var igång. Alla 3 planen hade tyska nationalitetsmärken. Varia hade nationalitetsmärken målade på var sida och svenska flaggan målad på aktre luckpresenningen, men den skymdes delvis av akterflotten. Ombord fanns 3 livbåtar, arbetsbåt och en för- o en akterflotte. Varje man hade en Mörnerlivräddningsdräkt och ett vanligt livbälte. När vi sist såg fartyget rullade hon våldsamt i den höga sjön och verkade ha tagit in vatten i rummen. Vi kom iland vid St.Mary's på Scilly kl 18 söndag 11.8. RAF sände ut 3 plan som fått Varias antagliga position men de återkom efter ett par timmar utan att ha sett något av vare sig fartyg eller besättning. Fartyget måste ha sjunkit och de saknade dödats av ksp-elden. Inga nödraketer uppskjutits från Varia som inte heller försökt några undanmanövrer. Jag vet inte varför maskinen inte stoppats innan båtarna sjösattes men jag såg ånga strömma ut ur maskinskylightet, varför bomberna troligen sprängt ngt av ångrören.

Ie maskinist Smith: Vid båda anfallen varit i sin hytt. Anser att en bomb måste ha exploderat nära Ie styrmans hytt vid det andra anfallet. Jag höll på att ta på mig min livväst när Ie styrman kom in och beordrade mig till livbåten. Under firningen slog båten upprepade gånger mot fartygssidan i sjöhävningen och sprang läck. Varia rullat våldsamt då båten lämnade och ånga strömmat upp ur maskinskylightet. Vakthavande 2e maskinisten och maskineleven kommit upp ur maskin, men inte sett till eldare Blom alls.

Stuert Fräger: Kl.10 fm i mässen hört annalkande motorbuller från ett flyplan följt av kulspruteeld varför han kastat sig ner på durken. Sett befh komma springande fram mot midskepps till och kasta sig ner på däcket.Strax efter överflygningen exploderade en bomb om BB varvid

VARIA 10.8.40

en hög vattenkaskad steg upp. Vid anfallet kl 20 satt på sig livbältet i hytten och just kommit ut i gången när en kraftig explosion inträffade, antagligen ombord på fartyget. Sprungit bort till akterdäck och krupit ihop under trallen till rorkistan. Liggande där sett en bomb explodera vid lucka 3 STB i närheten av Ie styrmans hytt,varvid han av lufttycket kastats upp mot rallen och skadat ansiktet. Däerfeter krupit fram och begivit sig midskepps. Det var så mycket vatten på akterdäck att det gick honom till anklarna. Uppkommen på båtdäck sett STB-båten hänga i en talja.Minns sedan inget förrän han vaknade till medvetande i BB livbåt som höll på att lämna fartyget. Han såg då planen återkomma och 3 bomber exploderaed tätt intill akterskeppet. BB-båten varit läck och måst ösas oavbrutet. Inte sett till något av de kvarvarande ombord. Däremot sett 2 man i STB livbåt.

Matros Olsson: Stod till rors kl 10. Lättmatros Anedrsson var utkik på backen och på bryggan befann sig både befh och 2e styrman. Hört en bomb explodera om BB och knattret av maskingevärseld. - kl 20 själv stått utkik på backen och då sett planen komma. Därvid rusat ner i skansen och purrat ut frivakten och satt på sig sitt livbälte. Hört flera expl som skakat fartyget. Sprungit över fördäck till bryggan där den övriga besättningen samlats,Planen gång på gång flugit över på låg höjd under ksp-eld.Befh beordrat folket i båtarna. Jag gick till STB-båten men dess aktertalja var avskjuten och den hängde i förtaljan och släpade i sjön. Då jag lade av förtaljan föll båten ner och vattenfylldes. Firat mig ner i den följd av smörjare Isaksson. Sedan kopplat ur talja med patenthaken och båten drivit akteröver eftersom fånglinan skjutits av. Drivit iväg med båten som vi måste ösa oavbrutet. Ännu vid 01-02-tiden flöt Varia, våldsamt slingrande i den höga sjön. Båda ropat till de ombordvarande utan att få något svar. Så gott som vattenfylld och nästa omöjlig att manövrera fördes båten av ström och sjö allt längre bort från fartyget. Söndag morgon lyckades vi hissa segel och togs måndag eftermiddag 12.8 upp av en fransk fiskebåt som på kvällen landsatte oss i St.Ives. Livbåten tagits på släp dit. - Planen fortsatte att flyga över Varia en längre tid under bombfällning och ksp-eld. De saknade troligen dödats av maskingevärselden. Sett rusånga strömmaupp ur maskin.

Smörjare Isaksson: Kl.10 fm legat i sin koj i hytten på akterkant av båtdäcket då han hörde ksp-eld. En kula slagit igenom hyttskottet, två Mörnerska livräddningsdräkter som hängde på skottet och fastnat i panelen på hyttens andra sida. - Vid anfallet på kvällen, som varat c:a 45 minuter, hört explosioner och ksp-eld. Vid en synnerligen kraftig

VARIA 10.8.40

explosion lossnade möblerna från skottet och stjälpte överända. Det var troligen den explosionen som slet bort rodret på STB båt och klippte av dess aktertalja. Jag begav mig ut på båtdäck och såg båten hänga i förtaljan. Jag och 2e styrman hjälptes åt att fira båten varpå matros Olsson tog sig ner i den följd av mig. Sedan lade antagligen någon på däck av fånglinan samtidigt som Olsson ryckte ur förtaljan medelst patentanordningen akterifrån. Båten drev sedan bort från Varia. Inte hört några rop från Varia. Kvar på båtdäck då jag gick i båten var befh, 2e styrman, 2e maskinisten och eldare Blom. Sedan vi delvis länsat båten lyckade Olsson och jag vid 23-tiden ta oss upp längs Varias BB-sida där vi låg kvar i 15 minuter och ropade utan att få svar. Då båten slog hårt mot fartygssidan lade vi oss 200 meter från Varia tills månen gått ner vid 01-tiden. Varia flöt då ännu och slingrade våldsamt. Hon låg c:a 4' djupare än normalt.

Lättmatros Andersson: Utkik på backen kl 10 fm. Planet kom akterifrån under maskingevärseld och en del kulor slog in i lastbommen strax intill mig varför jag på magen kröp ner till skansen. Hört planet flyga över ännu en gång ,följt av 2 bombexplosioner,antagligen strax för om fartyget. .
Kl 20 hade jag just lämnat min rorstörn ochvar på väg in i skansen då jag hörde 2 plan komma ketrifrån under kap-eld. Rusat in i skansen och tagit på mig livbältet. Härunder skakades fartyget av en kraftig explosion antagligen av ett bombnedslag midskepps i närheten av Ie styrmans hytt. Av lufttrycket slets dörrarna loss i STB skans och ett bord rycktes loss från durken. Jag och de andra i skansen rusat ut till båtdäcket och under tiden hördes åtskilliga bombexplosioner. Av ett 10-tal fällda bomber måste åtminstorn 2 ha träffat fartyget. Jag hörde befhbe Ie styrman ta med skeppspappren i livbåten och såg befh ge Ie styrman en zinklåda.

Maskinelev Nilsson: Kl 10 vakt i maskin då han hört maskingevärskulor smattra mot fartyget.Skyndat upp och därvid hört eb explosion och sett en bomb krevera i vattnet för om fartyget. - Kl 20 strax begivit sig upp ur maskin och skyndat till bryggan. Här hade han hört en synnerligen kraftig expl. vars tryckvåg kastat omkull alla på bryggan. Hört befh beordra besättn till båtarna. Anfallet pågått c:a 45 minuter varunder 10-12 bomber fällts. Gått i BB båt. Så länge jag var i maskin kom ingen stopporder från bryggan och då jag kom upp på bryggan kunde jag inte se att någon slagit stopp på maskintelegrafen. Tydligt sett de tyska korsen på planen. När jag var i båten såg vi 2e maskinisten, 2e styrman och kocken på akterdäck. De ropade att de tänkte hoppa överbord mne vi varnade dem för propellern som fortfarande var igång.

KK vol 168 Telegram London till UD 19.8.40

Enligt meddelande i afton från amiralitetet föreligger intet resultat

VARIA 10.8.40

av flygspaningarna efter Varia och amiralitetet anser ångaren förlist med befh och 6 man.Rapport har avsänts av styrman Plomgren"= Sw.Consulate gene:

UD till KK, Stockholm 14.8.40

Härmed har jag äran meddela att i Göteborg hemmahörande ångfartyget Varia – enligt vad Svenska Beskickningen i London med telegram den 12 innevarand månad Augusti upplyst- utsatts för flyganfall samt antages hava blivit sänkt i Engelska kanalen.

Redaren har direkt underrättas om det inträffade.

U.Barck-Holst
Tjf. Chef för Byrån för Arvs – & ersättningsärenden.

KK vol 168 CREW LIST

† Befh Yngve Harry Björkman,Sten Sturegatan 7,Gtbg, 31.8.95 Västerlanda
○ Ie styrman Gösta Erland Plomgren ,Stockholm, 7.7.09 i Gtbg (18.3.40)
† 2e styrman Otto Sören Winther-Johansson, Hantverkaregatan 8,Karlshamn 2.8.18
Chief Erik Daniel Smith, Gtbg, 2.2.97 Malmö (18.3.40)
† 2e maskinist Axel Birger Grolander, Strandridaregatan 5,Gtbg, 22.2.83
Stuert Axel Henning Fräger, Gtbg, 20.2.07 Kvistofta (18.3.40)
† Kock Lars Rune Andersson, Rygatan 11, Gtbg, 10.8.18 Örebro
† Matros Victor Emanuel Edvardsson, Hogdal, Strömstad, 12.3.01
† Matros Arvid Oliander Strömblad, Myckleby,Bhl, 24.9.98
Matros Georg Martin Olsson, Köping. Öland, 22.6.80
Lättmatros Ernst Gunnar Andersson, Njurunda, 14.2.15 (18.3.40)
Lättmatros Erik Hugo Olsson, Solberga, 18.5.17 -"-
○ Jungman Sander Mogens Augustsen, Dansk medborgare,21.8.23 -"-
Donkeyman Harald Leopold Jo ansson, Partille, 01.11.09 -"-
Smörjare Åke Gustaf Isaksson, Sthlm, 20.5.05 Piteå -"-
○† Eldare Knut Harry Blom, Övre Montörsgatan 4,Göteborg, 7.2.14 (Norrman)
Eldare Johan Allan Adolfsson, Gtbg. 6.10.19
Eldare Evert Bruno Viksten, Gällivare, 28.10.05
Maskinelev Åke Axel Nilsson, Gtbg, 14.2.20 (18.3.40)

KK Memorial 31.12.40 (Sjöförkl. inkom KK 12.12.40)

2 tyska flygplan bombarderade och besköto Varia med kuslprutor under 3/4 timme.Härvid noterades 3 bombträffar. Fartyget, som av de 2 männen i STB båt vid 01-tiden 11.8 iakttogs ligga mycket djupt i vattnet,har av allt att döma senare sjunkit med befh och 6 man fortfarande kvar ombord. Dessa hava tydligen under anfallets gång blivit dödade av fallande bomber eller nedskjutits av ksp-elden.

Ex offico
Bo Bergström

VARIA 10.8.40

Chiffertelegram London till UD 12.8.40 kl 21.40

1129 Admiralty meddelar ss Varia utsayys flyganfall och antages sänkt Engelska kanalen stop av besättningen ha i vårt en clair 282 angivna räddats osSadade stop flygspaning pågår efter kaptenen och 8 man som senast siktats på en flotte = Sw.Minister

Telegram London till UD 13.8

282 förste styrman plomgren övermaskinist smith donkeyman johansson steward fraeger eldarna wiksten adolfsson amskinelev nilsson laettmatro erik olsson och andersson jungman augustsson = Swedish minister

---

Brev från beskickningen i Berlin 20.8.40 till utrikesrådet Staffan Söderblom, UD, Sthlm

Broder,

Härmed ber jag få fästa uppmärksamheten på den i urklipp (Ej i mappen) närslutna notisen ur "Deutsche Allgemeine Zeitung" som påtalar en uppgift. i "Nya Dagligt Allehanda" att yska bombplan skulle ha med kulsprutor beskjutit räddningsbåtarna från den vid Engelska kusten sänkta svenska ångaren Varia. Dylika " greuelmeldungen" hade, skriver den tyska tidningen, sedan krigets början gång på gång förekommit i svenska pressen. Det hade emellertid ständigt vid de efter en viss tid i Sverige hållna sjöförklaringarna visat sig att besättningsmännen icke vidhållit sina uttalanden, som de föregivits hava gjort i London. Trots dessa erfarenheter tilläte sig enstaka svenska tidningar att fortsätta med spridningen av dylika lögner. Hur länge, frågar Deutsche Allgemeine Zeitung, ville den svenska pressen fortsätta tt tjäna som hantlangare åt en illvillig Brittisk hetspropaganda mot Tyskland. A.Richert

---

SKN EIII 182 Livbåten på Scilly såld

Wm Wilson & co skrev 22.4.41 till SKN att den livbåt som lämnats på Scillyöarna sålts för £10.3.9 vilket givit SKN en proveny på £7.7.0

UDHP80c 3513 25 pund tillde 2 fiskarna

Telegram London till UD 5.9.40

291 Suggest owners shipper crew french fishingboat which picked up and towed lifeboat containing 2 survivors of ss Varia to coast with 25 pounds as fishermen poor refugees ~~whoxlost~~ who lost one days fishing and incurred expense oil stop owners awarded same amount rescuers Albania survivord = Sw. Consulate General

VARIA 10.8.40

Lastade i Leith 9.4.40

På resa Newcstle -Göteborg låg Varia,befh H.Björkman, i Leith den 8.4.40 (lämnat Gbg i barlast 18.3.40 och anlänt Newcastle 1.4 för lastning) - Kom till Leith 6.4 för lastkomplettering men blev liggande där till 4.6 och måste lossa Sverigelasten i vilken ingick 15 st pumpar för Kockums varv i Malmö och 15 ton rörledningar och maskiner för Götaverken samt textilier, zinkvitt,bomull, ull, väv o.a.styckegods. -Från 4.6.40 insatt i Engelsk charter för Ministry of Shipping.

UDHP80c 3509 Varia krigskaskoassurerad för 400.000:-

Effekter

Inga specifikationer på SKN utom för Ie styrman som bl.a tagit upp förlusten av sextant 335:-, observartionsur 110:-, Uniform och uniformskappa 360:-, patrulluniform i cheviot 65:-, 2 patrulluniformer i kakhi 36:-, päls 315:-, överrock 165:-, 6 finare skjortor 48:-, 2 pyjamas 42:- uniformsmössa 12:-, badkappa 40:-

---

Egna noteringar

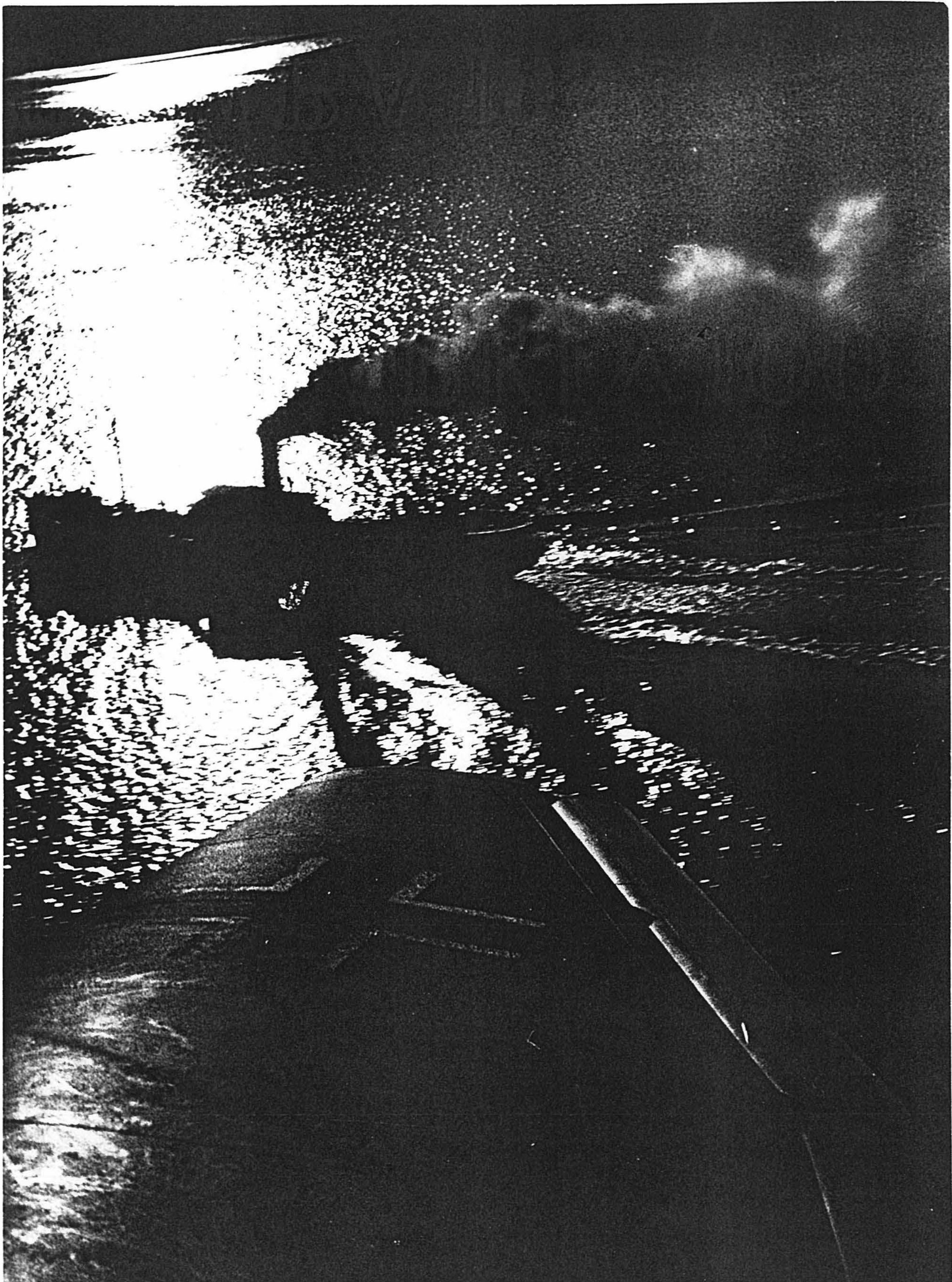
Sänkt av Condorplan ur Kampfgeschwader 40

Varia sänktes av 2 Focke-Wulff-Condorplan ur den vid Brest stationerade Kampfgeschwader 40, som hösten i940 började operera långt ut över Atlanten i samarbete med Kriegsmarine. Kenneth Poolman skriver i "Scourge of the Atlantic" (London 1978): On august 10th 1940 Swedish ss Varia, sailing independently, was bombde and sunk 60 miles SE Fastnet on the coast of Eire," - Lloyds War losses anger Varias position likaledes till 60 miles SO Fastnet. Varia sjönk kl.01.50 den 11.8
Den omkomne 2e styrmannen Otto Sören Winther-Johansson, som fyllt 22 år den 2.8, var en av Sveriges yngsta och duktigaste styrmän.

HISTORIK

Lastångare på 929 brton byggd 1908 vid Hälsingborgs varv av stål. L.59,7 B.10 (Ex Ronny, Vårdefjell, Stina, Bolores, Atos) Tillhörig REDaBE Svenska Lloyd (K.R.Bökman) i Göteborg som i januari 1940 inköpt Ronny från redAB Kusten(Allan Blidberg) i Göteborg för 310.000:- kr. 500 ihkr Bäck med skans, rak stäv och häckakter, raised quarterdeck från bryggan akteröver, 2 för- och en akterlucka, en mast mellan förluckorna med 2 bommar och an mast på förkant av akterluckan. -Byggd som Atos för Red AB Lugude (Konsul Corfitzon) i Hälsingborg, såld 1918 till Otto Wallenius i Göteborg och omdöpt till Stina, gick 1921-24 under tysk flagg som Bolores, återinfördes som Stina under svensk flagg 1924 men samma år såld till Olsen & Uglestad i Oslo och fick namnet Vardefjell till 1930 då RedAB Kusten i Gtbg köpte henne och blev Ronny.

VARIA 10.8.40



MONGOLIA 13.8.40

TYSKA LOTSEN DÖDSSKADAD DÅ MALMLASTADE MONGOLIA MINSPRÄNGDES I KIELBUKTEN OCH BRÖTS ITU. YTTERLIGARE 3 AV DE 25 OMBORDVARANDE SKADATS.

MONGOLIA 13.8.40

Rapport

Avgick Gävle kl 13 den 9.8.40 destinerad till Oslebhausen,Bremen .Rumslas av 3440 ton järnmalm. Djupg F. 18'9"- A. 19'1" 25 ombv Minsprängd kl 18.40 tis 13.8 i Kielbukten på lat N.54 30'- O.10 30'. Vind W2, mulen luft, ingen nämnvärd sjö. Bröts från däck ner till vattnet midskepps. Ie styrmans vakt. Utkik på backen. Lotsen och 3 man skadade.

Journalutdrag

Mån 12/8 Regbyig luft, motsjö, sättning och överspolning. Kl 21 tagit in loggen = 31,5'. Fått lots ombord kl 23.30 och beordrat ankring. Ankrat kl 24 med BB ankare + 45 famnar.

Tis 13.8 05.25 kom lots ombord. Hivat upp och fortsatt 05.30. Kl.13 passerat Fehmarn Bält fyrskepp tätt om BB. Kl 15.30 ankrat efter lotsens anvisning. 20 famnar kätting. Kl 17.45 hivat upp och fortsatt. Kl 18.40 inträffade en häftig explosion midskepps varvid fartyget bräcktes från däc ner under vattnet, maskin stoppade och maskinrummet hastigt vattenfylldes BB utsvängda livbåt krossats. STB båt sjösatts och en del av besättningen överförts till danska MS Pollux som sedan gick upp långsides Mongolia och tog upp resten av besättningen. Den tyska lotsen skadats så svårt att han var oförmögen att klara sig utan hjälp. Stuert, matros Block och eldare Jhansson skadats mer eller mindre och måste hjälpas över till Pollux. Såmtliga sattes senare över till minsveparen Nautilus som kl 23 kom in till Kiel där de4skadade fördes till sjukhus. Övriga inkvarterats på Sjömanshuset.

Ons 14.8 förhör inför svenske konsuln samt militära myndigheter på f.m. Kl 17 avreste alla utom de skadade med tåg till Hamburg med ankomst dit kl 19. Svenske generalkonsuln mött på stationen och besättningen imkvarterats på hotell Wiezels i avvaktan på utresetillstånd och biljetter till färjan Sassnitz- Trelleborg.

Lör 17.8 Först på f.m fått besked från konsulatet om avresa söndag morgon Sön 18.8 kl 09.10 avrest till Sassnitz och ankom till Hälsingborg via Trelleborg kl 23.50

Hälsingborg 19.8. 40

Hans Hansson Befh

Maskindagbok

Tis 13.8 avgått full fart 05.30. Stoppat och ankrat 15.30. Avgått 17.45 S FF 17.50 kl 18.40 våldsam minexplosion. Maskin stannat och ånga rusat ut i maskinrummet.Vakthavande maskinbefäl och donkeyman som satt på en bänk på manöverdurken kastade av explosionen högt upp utan att skadas. Vatten börjat stiga över durkarna. De rusade omedelbart uppför lejdaren t däck. Maskinrummet fylldes så snabbt av ånga att läckan inte kunde lokaliseras, men ångan tycktes komma från stora ångröret intill H.T slidskåp.

MONGOLIA 13.8.40

Sjöförklaring i Hälsingborg ons 21.8.40 kl 11

Fartygsinsp. Victor Hansson & sjökapten Nils Hammar:

1) Hade sig befh bekant att något minfält fanns i farvattnet där fartyget skul framföras?

2) Hade utkiken fått särskild tillsägelse att hålla utkik efter minor?

3)Var bärgningsredskapen i författningsenligt skick?

Befh Hansson: Befh litat på att lotsen kände till minfälten. Gått en mängd fartyg i båda riktningarna vid platsen för explosionen. Att spana efter drivminor ingick i utkikens uppgift. Radioanläggningen ombord varit tillfälligt nerriggad enär det inte är tillåtet att använda radioanläggningen i Kielbukten och Kielkanalen. Mongolia befunnit sig 12-15′från land vid explosionen. Maskinrummet slagits sönder och fyllts med ånga varför det varit omöjlig att hålla fartyget uppe med pumparna. Ungefär halva besättningen gått i STB båt som sattes i sjön, men innan den lämnat kom Pollux upp långsides aoch alla gick över till Pollux. Mongolia hade då sjunkit rätt avsevärt när Pollux kom 15-30 minuter efter expl. Ingen bogserhjälp funnits till hands för att släpa fartyget på grund. Enligt tysk uppgift sjönk fartyget kl 02.30 ons 14.8 på 20-22 meters djup med masttopparna över ytan

Ie styrman Bengtsson: Ett 50-tal fartyg gått i samma riktning som Mongolia och lika många i motsatt riktning. Maskin ett enda ånghav efter explosion Översta delen av aktermasten fallit i däck. Halva besättningen i STB båt rott till Pollux som sedan gått intill Mongolia och tagit upp de övriga. Skymningen börjat falla efter explosionen och i mörkret såg man sedan inteMongolia från Pollux. Pollux mätte bara c:a 100 ton och för för svag för att kunna bogsera. Då jag lämnade hade Mongolia sjunkit c:a 2′. Fick höra i Kiel att hon sjönk kl 02.30.Hon hade börjat få slagsida då jag lämnade.

Chiefen Nilsson:Pollux kommit till platsen 5-6 minuter efter explosionen och sedan hade det dröjt ytterligare c:a 10 minuter innan alla kommit över till Pollux. Då de lämnade hade Mongolia obetydlig slagsida och förstäven hade sjunkit drygt 1′.

Matros Oksvold: I sin hytt vid explosionen.

Donkeyman Johansson: Vakt i maskin vid explosionen. Blivit svart som i en säck och maskinrummet fyllts av rusånga från stora ångröret som troligen slagits av intill cylindrarna.

KK Memorial 11.9.40

Med all sannolikhet minexplosion

Ex officio
Bo Bergström

MONGOLIA 13.8. 40

CREW LIST

(Adresser och förnamn SKN)

Befh Hans Arvid Hansson, Persgatan 57,Hälsingborg, 23.7.82
Ie styrman Göran August Bengtsson, Mölle, 8.1.84
2e styrman Harry Johansson, Vintervägen 16,Ängelholm, 17.12.97
3e styrman Torgny Larsson, Bergsgatan 4, Södertälje, 12.10.03
Chief Martin Ewald Nilsson, Karl Krooks gatan 55, H-b, 11.11.83 (11 år i rederiet
Ie maskinist Carl Athur Andersson, Rygatan 19,Gtbg, 5.9.87
2e maskinist Åke A.E.Svensson, Teknologgatan 4,Gtbg, 28.7.14
Telegrafist J.M.Johansson (Johan Magnus), Edsgatan 53,Vänersborg, 3.8.05
Stuert Isidor W.Berndtsson, Kungsladugård 12,Gtbg, 23.4.88 Skadad
Kock Gustav H.Wedberg, Bergstigen 4B, Gtbg, 19.6.08
Mässuppassare Fritz R.Fransson, Kungsgatan 8,Ronneby,29.7 21
Matros Andreas Oksvold, Norge, 24.7.97 (Adress okt 40 ss Maud av Jonstorp
Matros Nils Erik Block, Hantverkargatan 7,Stockholm, 6.10.12 Skadad
Matros Manfred Emanuel Johansson, Strömborgsgatan 26, Härnösand, 14.9.11
Lättmatros Per G.B.Bergdahl ,Gyllenkroksgatan 3,Gtbg, 4.11.18
Lättmatros Lars G. Gerdsling, Furuvik, Gävle, 7.10.10
Jungman Göte Andersson, Skördesvägen 19,Gtbg, 5.5.20
Jungamn Per Johnsson, Norra Långbro, Alfta, 26.8.13.
DonkeymanNils peter Valfrid Johansson, box 17, Hässleholm, 16.12.72
Smörjare Katl Folke Nilsson, Liden 49, Hälsingborg, 28.7.01
Eldare Nils G.A.Rosén, Dalby, 3.6.06
Eldare Sven Johanson, Gtbg, 9.3.81 Skadad
Eldare Georg Valdemar Johansson, box 533, Gävle, 4.8.01
Lämpare Sven V.Ek, Heleneborgsgatan 46,Stockholm, 3.4.20
Lämpare Tore R.O.Jansson, Vattengatan 33,Norrköping, 7.2.13
† Tysk lots -mycket svårt skadad, avled på sjukhus i Kiel.

Effekter

Red AB Arild sände 25.9.40 förteckningar och sammandrag över effekter fö 23 av de ombordanställda till SKN. 19959:- (2 man fortfaramde kvar på sjukhus i Kiel) Rederiet till varje man förskotterat 300:-
Den skadade stuert Berndtsson kvitterade den 28.10.40 ut 787:50 i Gtbg
Skadade matros Block kvitterade ut 450:- i Stockholm den 14.10.40
Befh förlorat skrivmaskin 200:-,sextant 200:-, kikare 130:-
2e styrman tagit upp ; egna anteckningar från skolan, oersättliga 200:-
3e styrman : glashylla 5:-, askfat i tenn & cigarettetui i silver 37:-
Chiefen: Primuskök 9:-, kaffekittel 3:-, glasögon i etui 30:-, sigill 10: rökpipor 9:-, g kg tobak 6:- Stocktäcke 22, stödkorsett 120:- väggskydd 10, soffkudde 7:-, soffpöl 20:- 3 dukar 10:-
Telegrafisten: Tubkikare 80, Kodakkamera 86, Uppbrytnign av kassafacket i Jordbrukarbankens kontor i Vänersborg 25:-

MONGOLIA 13.8. 40

VRAKETS ÖDE

British Iron & Steel corp.Salvage Ltd,Commissioners Office, Hansestadt Hamburg, skrev 11.4.50 till RedAB Arild och frågade om vraket av Mongolia " what is the lowest price open to negotiation you are prepared to accept for the wreck as scrap under " where and as is" conditions?"
Arild sänt vidare till SKN som överlåtit åt sin agent Doflein i Hamburg att sälja vraket. -Doflein skrev 13.5.50 till SKN att vraket representerar c:a 1300 ton skrot där det ligger c:a 20 sjömil utanför Kiels hamn, N.54 33′58′′- O. 10 38′16′′. "also mitten im See" och måste skrotas genom sprängningar där det ligger.
24.6.50 avböjde den Engelska firman vidare förhandlingar på order från huvudfirman i England och Doflein erbjöd samma dag vraket för DM 12000 till Eisen -und Metall KG Lehr & Co i Hamburg som meddelat att de först måste dykarundersöka vraket. - Den 14.8.50 skrev Doflein till SKN att.. att det efter långvariga förhandlingar äntligen lyckats den tyska firman att återfinna Mongolias vrak som låg några 100 meter från angiven position och att det utmärkts med eine Wracktonne.Tyska firman bjudit DM 6000 = 7390:- kr vilket SKN accepterade. DM 550 gick till Doflein som honorar. Eisen & Metall köpte även vraket av Sigrid, minsprängd 1.11.41 i Kielbukten.

Egna Noteringar

Minan var tydligen en flygfälld magnetmina. Vid explosionen tvärtstannade den tungt lastade ångaren, lyftes med våldsam kraft och bräcktes midskepps, överspolad från båda sidor av vattenuppkastet.Luckorna slogs upp och malm kastades högt upp och föll ner äver däcken. All inredning vräktes omkull, maskin tvärstannade och maskinrummet fylldes av rusånga samtidigt som allt ljus slocknade. Med vattnet forsande kring benen tog sig vakthavande upp på däck. Matros Block och stuert Bengtsson fick båda benen brutna och måste bäras till livbåtarna. BB båt krossats. Den tyske minlotsen fick ryggen. bruten. Han slungades upp i luften och föll ner tvärs över bryggbarriären och torde ha avlidit omedelbart. Ävan han bars ner i STB båt. Den överfulla livbåten tog in vatten då den sjösatts och den 22-årige eldaren Sven Ek som hoppat överbord fick simma i 20 minuter innan han drogs up . STB -båten roddes till Pollux som kl.18.55 tog upp samtliga nödställda.Pollux var ett litet fartyg på 78 beton ,byggt 1878, en motorgaleas och kunde inte ta hand om alla människor under däck, varför samtliga 30 minuter senare överfördes till minsveparen Nautilus. Inget kunde göras för att rädda Mongolia vars eld- och

MONGOLIA 13.8.40

maskinrum vattenfyllts. Midskeppet låg delvis under vatten och för- och akterskeppen med sin malmlast höll på att vattenfyllas. Ingen vågade i mörkret borda vraket som kunde sjunka helt när somhelst. Mongolia sjönk dock helt först 8 timmar after explosionen. Sv.Lloyds ss Ivernia passerade vraket natten till den 14.8 med kollast från Rotterdam efter att i Hamburg ha landsatt överlevande från ett tyskt fartyg som sä sänkts i konvojen. Många var illa brännskadade. Det tyska fartyget haft last av 5000 levande svin från Holland. - 20 man från Mongolia, alla utblottade och bristfälligt klädda, avmönstrades i Hälsingborg måndag e.m 19.8 . (Enligt mina noteringar avled stuert Bengtsson på sjukhuset i Kiel) - Motorgaleasen Pollux av Hasle, kaptajn Emil Nielsen, blev även hon ett offer för kriget. Med råglast till Bandholm avgick hon 24.11.42 från Hasle och försvann spårlöst med de 3 ombordvarande, sannolikt minsprängd. - Mongolias telegrafist Johan Magnus Johansson blev 29.4.43 ånyo krigsförlist med ss Narvik.

Historik

Lastångare på 2125 brton byggd 1909 vid W.Pickersgill & Sons, Sunderland av stål (Ex Clayton, Pelica) L. 86,2 B. 13,5 Tillhörig RedAB Arild (J.A.Thore) i Arild. 750 ihkr. Inköpt sept 1927 som Clayton från Claymore Shipping Co.ltd i Cardiff för 18500 pund. Hon byggdes 1909 som Peli för Ogmore SS Co i Cardiff. - 15-17.1.40 stod hon på grund vid Hållö Tångar, NO Hållö efter att ha draggat på grund i orkanartad snöstorm kl.15.30 den 15.1. Dockad vid Lindholme för bucklor i botten men ej läck

SÄNKT AV ENGELSK UBÅT !?

Lloyds War Losses: Admiralty state sunk by British submarine.

NILS GORTHON   13.8.40

SOM EFTERSLÄNTRARE TILL KONVOJ HX 62 TORPEDERATS 25 SJÖMIL N. INISTRAHULL. SJÖNK INOM 4 MINUTER TROTS SIN MASSAVEDSLAST. 4 MAN DÖDATS, I:e STYRMAN SVÅRT SKADAD DOG PÅ SJUKHUS. 16 MAN ÖVERLEVT PÅ TVÅ FLOTTAR. 9 MAN INFÖRTS TILL GREENOCK AV TRÅLARE. 8 MAN LANDATS I REYKJAVIK AV ANNAN TRÅLARE.

NILS GORTHON 13.8.40

Rapport.

Avgick Sydney, N.S. 1.8.40 i konvoj destinerad till Ridham Dock,London. Rumslast av 742 famnar massaved från Indian Bay.Däckslast av massaved. Djupg F. 19'- A. 19'. Däckslasthöjd F.3'6" - A. 6', reglementsenligt surrad 21 ombv. ((742 fathoms pulpwood enligt Lloyds War Losses))
Torpedträff midskepps kl 19.45 den 13.8.40 c:a 25 mil N.Inistrahull
Vind WSW 6 Beaufort, klart. 2e styrmans vakt. Även befh på bryggan.Utkik på backen. 5 dödade, en skadad. Fartyget sjönk på 4 minuter efter en häftig explosion midskepps. 2e maskinisten och smörjare Karlsson dödades i maskin STB båt bortsprängd. BB båt tamponerad vid sjösättningen. Ie styrman svår skadad, senare avlidit på sjukhus. Besättningen bemannade flottarna.Förflotten senare bärgad av en Isländsk trålare och införd till Reykjavik. Akterflotten bärgats av en trålare och införts till Greenock.

Befh rapport

Fartyget gick i time-charter för Ministry of Shipping. Då fartyget kunde göra knappt 8 knop hade det redan från början svårt att hålla konvojfarter som var 8¾ - 9 knop. Detta berodde på olämpliga bunkerkol som fordrade/ mera drag än vi fick med den i allmänhet akterliga vinden. Vi lyckades hinna med till den 10.8 då vi förlorade eskorten i tjocka,som varade i över ett dygn. Vi fortsatte efter våra routingorders. Tis 13.8 kl 19.45 häftig explosion midskepps följd av en dovare explosion av STB ångpanna. Vakth. 2e maskinisten och smörjaren torde ha ljutit en omedelbar död. Jag var själv på bryggan med 2e styrman och beordrade bemanning av livbåtar och flottar. STB båt sprängts bort så 2e styrman gick till förflotten. Jag försökte få med fartygets papper men min skrivhytt var helt bortsprängd. Utanför min hytt låg Ie styrman Bruse svårt skadad och jag gick för att få ett livbälte till honom. När jag återkom hade Bruse själv tagit sig till BB båt som svårt skadats men flöt på tankarna. I denna båt tog vi oss ner till akterflotten. Förflotten kom också dit och vi fördelade besättningen med 9 man på akterflotten och 8 man på förflotten. Vi försökte hålla flottarna tillsammans men den höga sjön gjorde detta riskfyllt. Allt gjordes som kunde göras för att göra det bekvämt för styrman Bruse. Fartyget sjönk c:a 4 minuter efter explosionen med stäven före och 2e styrman och matros Karlsson kommo in bland propsen och kunde inte ta sig klara. Vi försökte med förflotten närma oss matros Karlsson men måste ge upp. 2e styrman sökte akterflotten rädda men de måste uppge försöken. Först efter 51 timmar blev vi på förflotten upptagna av en armerad trålare.Sedan har meddelande ingått att akterflotten blivit bärgad och införd till Island. Ie styrman Bruse avled av sina skador på sjukhus i Greenock.

London 6.9.40
O.A,Kastman
Befh.

NILS GORTHON 13.8.40

Sjöförklaring på gen.konsulatet i London tors 5.9.40 kl14

Sakkunniga: Befh Per Andersson på ss Halvard Bratt & Hugo Berggren på Japan.
Vicekonsul Kjell A.Axelsson
Alla apper förlorade.

Befh Kastman: Det var dagsljus. Jag och 2e styrman stod på bryggans BB sida vid explosionen, matros Karlsson till rors. Fartyget krängde över åt STB men rätade upp sig efter någon minut. Jag såg själv ett stort, hål i STB-sidan ungefär vid skorstenen, 2e styrman gick efter expl. ner för att ta på sig livbältet och skulle sedan gå till förflotten men jag såg sedan inte till honom. Jag har hört sägas att han gåttner på undre bryggan och därifrån gått över på bommen vilken emellertid svängt ut så att han föll överbord och hamnade bland all den props som flöt intill fartyget i sjöhävningen ,och sedan på platsen där hon sjunkit. Matros Karlsson, som stått till rors, klättrade omedelbart efteJ exxplosion upp i förmasten.Jag ropade åt honom att komma ner genast vilket han ocks också gjorde,men just då han kommit i jämnhöjd med däcket sjönk förskeppet och han kom i vattnet bland de kringflytande propsstyckena. Jag såg honom ligga bland propsen.Försök gjordes från BB båt, som låg i marvatten, att rädda honom genom att med årorna få bort propsen,men detta misslyckades på grund av den höga sjön. Beträffande 2e styrman hörde jag av folket på akterflotten att dessa såg honom i vattnet men inte kunde närma sig honom på grund av propsen. De två i maskin torde ha dödats omedelbart. Maskin- och eldrum sprängdes sönder och fylldes ~~omedelbart~~ omedelbart med vattenupp till maskinskottet. Besättningen hade 2 minuter efter explosionen lämnat fartyget som då fick BB slagsida och gick ner med stäven före och jag antar att lucka 2 sprängts. - Sedan vi bärgats ombord på den armerade trålaren erfor jag att två fartyg blivit torpederade några dygn tidigare på samma ställe. Omedelbart <u>före</u> explosionen flög ett engelskt plan över fartyget, men det gav inga signaler och försvann ur sikte direkt i vår kurslinje. Vi hade inte avvikit från vår kurs innan explosionen inträffade och inte siktat något misstänkt. Våra nationalitetsmärken var nymålade.. Inga trådlösa telegram mottagits eller avsänts. Vi hade 2 utsvängda livbåtar och 2 flottar som låg på däckslasten. Livbåtsövning hälls strax före avgången från Sydney.

Chiefen ~~Olsson~~ THORÉN: Höll på att klä sig i hytten för att ta vakten kl.20. Explosionen känts som en bristnigg av metall åtföld av en dovare explosion, som troligen var STB panna som exploderade. Ropat ut i maskingången och öppnat dörren till kappen, gått ut på översta gretinegn och ropat ner i maskin utan att få svar.MAskinrummet låg i mörker och var fyllt av rusånga och dånet av inforsande vatten. På befh order gått till akterflotten.

NILS GORTHON 13.8.40

Telegrafist Pohjankoski: Befann sig i telegrafhytten på akterkant midskepp Ånga och gas trängt upp i hytten från maskin- och eldrum omedelbart efter explosionen. Rusat upp på däck, försökt ta sig in i hytten igen för att hämta livbältet och sända SOS men drivits tillbaka av kvävande gas. Sprungit till BB båt och från denna sett matros Karlsson klättra upp i förmasten. Försök gjorts att komma Karlsson till hjälp bland propsen men livbåten var vattenfylld och i sjöhävningen drev props överallt. - Ett enda telegram mottagits den 12.8 från Naval Control angående minfälten .Detta kom på mellanvåg.

Stuert Wadström: Var i mässen på BB-sidan. Fartyget fick efter explosionen våldsam STB slagsida och jag kunde ta mig ut först efter c:a 1½ minut då det rätat upp sig. Hjälpt till att sjösätta BB båt och deltagit i försöken att undsätta Karlsson. 5-8 minuter före explosionen hade han sett ett äldre brittiskt areoplan flyga ~~xxxx~~ över faryget utan att avge några signaler.

Smörjare Svensson: Bafann sig i förskansen. Vid den kraftiga stöten kändes det som om fartyget ~~xxxxxxxxx~~ stoppat upp. Försökt ta sig fram till förflotten vilket misslyckats eftersom lucka2 flugit i luften. Sprungit akteröver mot akterflotten. Fått se att BB båt höll på att firas och kom med i den. Fartyget sjönk c:a 4 minuter efter expl. Livbåten förgävse sökt undsätta matros Karlsson.

Crew List (Adresser och ålder,SKN)

Befh Erik ALbin Kristian Kastman,Hälsingborg, 17.12.92 (1.8.38 [illegible])

+ Ie styrman Johan Mauritz Leonard Bruse,Sjömansbo, Råå, 17.9.83 Råå
Död på sjukhus i [illegible] Glasgow. 21.8.40

+ 2e styrman Sture A.Johansson, Klippan, 11.6.93 i Rya (10 år ombord)

Övermaskinist Anders Thorén, Edeby,Väddö, 4.5.80 Nyed (3.3.40)

+ Ie maskinist Per Emil Ohlsson, Balkenhansengatan 26,Sölvesborg,25.8.96 i Örkeneds

2e maskinist Erik Torsten Norén, Skellefteå, 28.9.07 Bygdeå.

Telegrafist Volevi Johannes Pohjankoski, Terijoki, 10.3.15 (Finsk) i Kuokkjoki

Stuert Ragnar Wadström, Mörrum, 8.4.00 [illegible] (Juni 38) (Överlevde Daphne 4.12.

Kock Gösta Thorwald Jönsson, Slättaryd, Ramsjöstrand, 9.12.17 Norra Karup

Mässuppassare Erik Selin, Svenskär, Häggdånger, 7.6.19 i Häggdånger

Matros Folke Valentin Berggren, Frånö, 6.2.13 i Gudmundrå

Matros Andrs Julius Johansson, Syskonhamnsgatan 9,Halmstad,1.9.00

Matros Jozef WAlnezek, Sv.Sjöfolksförbundet,Landskrona,3.2.11 (POlack)

+ Matros Karl Enok Karlsson, Trädgårdsgatan,Oskarshamn, 5.1.12 Slätthög

Jungman Ernst Allan NOrdin, Svinaberga,Kivik, 19.9.18 i Södra Mellby

Jungman Åke Wilhelm JUhansson, Fjällaregård,Harplinge,21.6 20 Eldsberga

+ Smörjare Karl Harald Karlsson,Sigtunagatan 19,Sthlm, 28.1.02 Åsby

forts.

NILS GORTHON 13.8.40

Forts crew list

Smörjare Axel Svensson, Björkenäs, Sandbäck, 24.5.01 i Björkenäs (Påmönstrad i England)
Eldare Jakob Poritis, Barem-Vela 4-6, Libau,Estland, 1.3.06 Libau
Eldare Egon Persson, Herlev, 4.10.15 i Köpenhamn.
Lämpare Oskar Holmström, Tenerxiffa, 13.7.99 i La Laguna de Teneriffa.

✝ Flera av ovannämnda på Nils Gorthon dog 4.12 40 på Daphne
18.10 5.

KK memorial 16.12 40 (Sjöförkl. inkom KK 6.12.40)

Explosionen antagligen förorsakade av torped

ex officio
Erik O.Bergström

UD HP80c 3514

Telegram London till UD 16.8.40

169 Admiralty informs ss Nils Gorthon sunk stop nine members crew icluding captain rescued onboard another ship not yet landed stop captain states another eight men are on raft stop search in progress = Swedish Consulate General

Dito 17.8. 40

271 our 269 following nine rescued now landed viz captain kastman chief officer bruse chief engineer thoren steward waström cook gosta joensson messboy erik sehlin greaser a. svensson all swedish fireman poritis latvian wireless operator pohjankoski finnish stop bruce has one leg broken now in royal infirmary glasgow stop following four missing believed dead second officer sture johansson seaman karl erik karlsson second engineer emil olsson greaser hjalmar karlsson two last mentioned probably killed by explosion stop following eight xxxxxxxxxx seen on raft viz nordin åke johansson trimmer oscra hedstrom all xxxxxxxh swedish waleszek polish fireman egon persson danish living copenhagen = Sw.Consulate General

---

KK 114

Brev t. KK från Gen.Konsulatet i Reykjavik 13.9.40

(Inkom t. KK 7.2.41)Såsom jag tidigare telegrafisk inberättat till UD inkom till Rykjavik tidigt på morgonen 19.8 xx den Isländska trålaren Helgafjell med 8 man av besättningen från ss Nils Gorthon som sjunkit efter en explosion utanför engelska kusten den 13 i samma månad. De räddade äro: 3e maskinist Torsten Norén,Stockholm, Jungmännen Ernst Allan NordinlKivik och Åke Johansson,Harplinge,matrosen Folke Berggren, Gudumdrå, matrosen Anders Johansson,Halmstad, matrosen Josef Waleczek, (polack), eldaren Egon Persson,Köpenhamn och lämparen Oskar Holmström, Teneriffa. -Enär full utredning angående fartygets förlisning torde

NILS GORTHON 13.8.40

hava åstadkommits vid sjöförhör med den del av besättningen som landsatts i England,har jag inte ansett nödigt att insända protokoll över det sjöförhör jag hållit med några av de skeppsbrutna,och vilket förhör avbröts då jag erhöll u-rättelse om att den andra gruppen av besättningen,vilken även innefattade befh, blivit räddad. Otis Johansson (?)

Effekter

Klara Bruse kvitterat ut 1012:50 i Hälsingborg 9.11.40 för Ie styrman.
Rederiet till befh utbetalat 3126:- varav 1326:- för instrument (Sextant, kikare, skrivmaskin,räknemaskin, observationsur, nautiska böcker)-
Lämpare Oscar Holmströms anhöriga begärde via UD effektersättning för denne först efter det han omkommit vid en olyckshändelse januari 1941.
Red AB Gylfe fick 15.1.43 337:50 att utbetala från SKN.
Astrid Nilsson i Kalmar 22 .4.41 fått 475:- för räkning smörjare Karlssons sterbhus.
Ie maskinist Olssons sterbhus i Sölvesborg fick 10.12.40 787:50
Ester Olsen,Köpenhamn, utkvitterade 18.3.41 550:- för matros Karlssons sterbhus.
Hilma Johansson i Hälsingborg 9.11.40 utkvitterat 787:50 för 2e strymans effekter.
3e maskinist Norén fick 26.2.41 i Hälsingborg 787:50 (förlorat för 1152:-)
Matros A.J.Johansson i Hälsingborg begärt 652:-, fick 24.2.41 550:- i H-b
Matros Folke berggren begärt 1134:-, fick i H-b 26.2.41 550:-
Eldare Rolf Berg, Stockholm, 9.11.40 fått 166:- som utkvitterades av Sv. Sjöfolksförbundet. Berg blev akterseglad i Boston i juli 40 och hade då kläder kvar ombord på Nils Gorthon som gick förlorade vid sänkningen. Han hade kvällen före avgången varit iland i Lynn, blivit överfallen, misshandlad och rånad,vilket Sv.Konsuln intygat. Hans lista är skriven i Stockholm 4.10.40 och upptar kläder för 166:-

---

Egna noteringar

SÄNKT AV U-60, Adalbert Schnee

Nils Gorthon sänktes kl 21.47 tysk tid den 13.8.40 25 miles NNO Malin Head av U-60, Adalbert Schnee och var då "struggler" till konvoj HX 62.(Rohwer) U-60 överlevde till maj 45 då hon sänktes i Wilhelmshaven den 4.5. - Enligt Admiralty Underwater Handbook ligger vraket av Nils Gorthon på lat. N 45 00′- long W 05 00′.

4 från Nils Gorthon dog på Daphne 4.12.40

Ende överlevande från Daphne 4.12.40 var Nils Gorthons steward ,Ragnar Wadström. Ytterligare 4 från Nils Gorthon försvann med Daphne,nämligen befh Kastman, chiefen Thorén, smörjare Axel Svensson som på Daphne var 2e maskinist, och kocken Gösta Thorwald Jönsson.

NILS GORTHON 13.8.40

Ej hemma på 10 år

Först i nov 1940 fick syskon till matros Karl Enok Karlsson (i Kalmar) meddel att denne omkommit med Nils Gorthon .Han hade då inte varit hemma på 10 år.

Ie styrman Bruse sänkt redan 1916

Ie styrman Brusevar 1916 befh på skonerten Ellen av Halmstad på 140 brton Byggd 1904 av trä, då hon 27.10.16 på resa Halmstad-W.Hartlepool prejades och sänktes med kanoneld av en tysk ubåt mitt ute på Nordsjön. De 7 ombv togs direkt upp av ss Tommeliten av Bergen på resa till Selvik,Norge.

HISTORIK

Lastångare på 1809 brton byggd 1921 vid Howaldtsverke i Kiel av stål. (Ex Eifel,Hertha) L. 78,8 B. 12,4 Tillhörig Red AB Gylfe (Joh,Gorthon) i Hälsingborg. Inköpt som Eifel mars 1926 från übersee Reederei AG i Gestemünde för 21500 pund. 2975 dw. 750 ihkr. 8.7.38 kolliderade ångaren vid Bornholm med 3-mastskonerten Ruth av Svendborg som fick bogsprötet avslitet. 31.1.40 grundstööte hon på Valagrundet i Öresund i svår ispressning på resa Örnsköldsvik-Genua med cellulosalast. Flottogs efter läktring av last 1.2 och bogserades in till Öresundsvarvet med läckage och rodret snedvridet. - 9.4.40 låg Nils Gorhon i Engelsk hamn och insattes i juni 40 i tidebefrakting för Ministry of Shipping enligt Sv.-Engelska avtalet.

HEDRUN 16.8.40

TORPEDERAD I ON- KONVOJ PÅ RESA SWANSEA- NEWPORT, U.S.A MED 3000 TON KOL. SJÖNK INOM 4 MINUTER. KAPTENEN MED HUSTRU SÅGS SISTA GÅNGEN PÅ BÅTDÄCK, BLÖDANDE FRÅN ETT KROSSÅR I HUVUDET. YTTERLIGARE 8 MAN FÖROLYCKADES. "EMPIRE SOLDIER" UTFÖRT HEROISK BRAGD GENOM ATT RÄDDA 18 ÖVERLEVANDE INKLUSIVE MASKINCHEFENS HUSTRU TROTS VÅLDSAM SJÖHÄVNING OCH UBÅTSFARA.

HEDRUN 16.8.40

Rapport

Enär kapten Einar Johannesson å ss Hedrun saknas får jag härmed såsom varande fartygets Ie styrman avge följande sjöförklaring angående Hedruns torpedering i Atlanten fredagen den 16.8.40, vilken förorsakade totalförlust av fartyg och last.
Hedrun avgick från Swansea lör 10.8.40 destinerad till Newport,Rhode Island USA med last av 3000 ton kol samt med c:a 425 ton bunkers ombord.Efter att ha angjort Milford Haven avgick fartyget därifrån i konvoj mån 12.8.40. - Fre 16.8 omkring kl 11 f.m. blev fartyget torpederat och sjönk inom fyra minuter. XXxman Hedrun gick då i en konvoj bestående av c:a 50 fartyg och befann sig på lat N 57·0'- W. 18 0'. 17 man av besättningen, mig själv inräknat samt övermaskinistesn fru räddades av Engelska fartyget Empire Soldier samt infördes till East Wabana. En Engelsk jagare som kom till platsen signalerade att den räddat 4 man.Hedrun förde en besättning av 28 man,befh inräknat, och dessutom medföljde befh och övermaskinistens fruar.

St.Johns.N.F
Julius Henriksson
Ie styrman ex Hedrun

Report over the loss of ss Hedrun

Saturday Aug 10th 1940 10p.m. left Swansea. About 11 p.m. anchor on Swansea Road.
Sunday Aug. 11th at 4 a.m. weighed anchor and proceeded voyage. 3 p.m. anchored at Milford Haven.
Monday Aug 12th 4.30 p.m. left Milford Haven in convoy.
Friday Aug.16th about 11 a.m. on lat. N 57 0'- long. E.18 0'when proceeding in a convoy of about 50 ships got torpedoed without warning somewhere in the fore hold and from the port side. There were 2 explosions ,one slight followed on a heavier one. The ship got a port list and started immediately to sink head first. It took only about 4 minutes time from the explosions and to the ship disappeared. There were no time to lower any lifeboats. The port lifeboat disappeared when the explosions occurred.I myself were asleep when it happenedbut I woke up by the first explosion. When I came on deck some of the crew were gathered on the afterdeck.I went up on the boatdaeck and saw that the port lifeboat was lost and then went over to the STB side. I saw some of the crew on the after part of the boat deck and I cried to them to lower the after part of the STB boat .Nobody moved, and then I saw that it was too late to do anything but wait.Then the captain and his wife came on the boat deck.After that the ship sank within half a minute. I went down with the ship but came soon up to the surface again. I saw one of the rafts and swam to it. When I came on the raft I saw the steward and another

HEDRUN 16.8.40

one in the waternear by but they were too far off so I could not reach them with the hiving line on the raft and I was too tired to do anything else. for them ~~fox~~ because there were neavy swell too. Later on I was picked up by a lifeboat from the British ss Empire Soldier,captain Lego. 16 members of the crew and the chief engineers wife had been picked up before direct from the other raft. ~~4x~~ 4 men in the water were later picked up by a dest-royer. - Saturday aug 24th Hedruns crew rescued by Empire Soldier were landed at West Wabana.N.F. where the Swedish consul from St.Johns took care of us and took us to St.Johns where we were dressed up . -SS Hedrun had a crew of 28 men and the captains and chief engineers wifes.Altogether, as fat as I know, there was 22 saved.We were carrying a cargo of 3000 tons of coal and about 400-500 tons of bunker coal.

St.Johns,N.F26.8.40
J.Henriksson Ist mate

Sjöförklaring på Konsulatet i St.Johns,N.F 3.9.40

Bisittare: kapten Berndt Marö på norska ms Arktos & skibsreder Karl Karlsen Aålesund.
Inga frågor.

Ie styrman Nenriksson: Utfrågad av konsuln svarat: att han inte kunde uppge vilka 4 som räddats av en jagare, men att jagaren siggålerat till Empire Soldier att den tagit upp 4 man. Själv haft frivakt och väckts av expl i sin koj. Båtarna hängt utsvängda, men det gavs ingen tid att sjö-sätta STB båt. 2e styrman haft vakten på bryggan.

Chiefen Larsson: Befann sig vid explosionen kl 11 fm utanför STB maskindörr. Känt en svag stöt.Min förtsta tanke var att det varit en sjunkbomb så jag gick ut på däck för att se efter.Då jag kom ut på däck fick jag en sjö över mig som träffade mig i ryggen och spolade mig c:a 6 meter bort över däcket.Sjön var kolblandad så jag blev alldeles svart.Då vattnet sjunkit undan reste jag mig och gick föröver mot maskinen.Det tog c:a 15 sekunder. Strax innan jag nådde maskindörren kände jag ett starkt lyft i fartyget som genast fick BB slagsida.Jag hörde ingen smäll som av en explosion. Ingen signal gavs från bryggan. Av besättningen såg jag 2e styrman,kocken, mässuppassaren, matros Persson,eldare Plavajka,Smörjare Johansson ,matros Persson och flera andra som jag inte kan erinra mig. BB båt var borta. Jag tänkte på att ta STB flotte men då fartyget hade stark BB slagsida fann jag det bäst att ta BB flotte.Jag kom upp på den tillsammans med min hustru och några av manskapet , vi var c:a 11 människor på den. Flotten drev klar när fartyget sjönk med stäven före knappt 4 minuter efter expl. Jag såg flera man hoppa i sjön från akterskeppet och 6 av dem tog vi upp på flotten. Vi var 17 på flotten när vi togs upp av Empire Soldier efter c:a 30 minuter. Torpeden exploderade för om eldrummet och det tog 3-4 minuter tills fartyget försvunnit i djupet.

HEDRUN 16.8.40

Matros Karl Johan Albert Nilsson: Jag var på båtdäck kl.11. Hörde en expl och en sjö slog över hela fartyget så jag spolades från båtdäck ner på akterdäck.Jag blev lite vimmelkantig så jag lade inte märke till om. någon signal gavs från bryggan. Explosionen träffat föröver. Jag höll mig fast tills sjön passerat, då sprang jag akteröver för att hämta livbältet i min hytt. Jag mötte hela frivakten som kom upp på däck. Jå fick tag i ett livbälte och tog ett bälte till Jakobsson också.Han är räddad. Alla sprang till BB flotte, som flöt klar när fartyget sjönk med stäven före och propellern sakta roterande i luften. Det sista som syntes var var svenska flaggan. Efter en halvtimme togs vi upp av Empire Soldier där vi omhändertogs på bästa sätt.. - Nedrun hade två livbåtar som hängt utsvängda och 2 flottar, allt i bästa skick.

Jungman Gunnar Hansson: Stod vid Lucka 3 BB så det blev en jäkla smäll och vatten och kol gick över hela fartyget.Jag sprang akteröver och mötte flera av mina kamrater. Kocken ropade "Vi måste upp på flotten" och det gjorde jag.Jag såg Ie styrman på båtdäck. Så sjänk fartyget med stäven först och det kom en sjö som tog flotten överbord.Jag såg några simma i sjön men de bådde inte flotten i sjöhävningen och vi kunde inte göra något för dem. Efter c:a en halvtimme bärgades vi av Empire Soldier.

Crew list (Kompletterad)

✝ Befh Gustaf Olof Einar Johannesson,Stensjö,Jkp län, 5.5.97 (31.10.39)
(Sågs sist med sin fru på båtdäck,blödande över ansiktet)
Ie styrman Hemfrid Julius Reinhold Henriksson, Sthlm, 28.3.05 Östra Hoby
2e styrman Johan August Magnusson,Önnerup, 7.2.04
✝ 3e styrman Anker Kristoffersen,Sandefjord,Norge - (Dödad på bryggan)
Chief Karl Einar Larsson, Sthlm, 26.12.04 i Ekebyborna,Ögl.
2e maskinist Anders Harald Ekman,Sthlm, 22.9.01 i Lista
✝ 3e maskinist Ole Olsen, Tjorne, Norge - (Dödad i maskin)
Steward Sven Sigfrid Ansgar Barkstedt,Malmö,17.9.02
Kock Hans Olsen, Liverpool, 2.7.89 i Oslo
Messboy Karl Erik Lindén, Sthlm, 28.12.22 i Stockholm
✝ Saloonboy Antonio Alfonso Cavalheiro,Brazil - (Troligen dödadi mässen)
✝ Matros Per August Persson, Södra Mellby, 1.4.14
(Rorsman, hängde död över ratten med spakarna intryckta i bröstkorgen)
Matros Karl Johan Albert Nilsson, Ringamåla, 4.11.05 Örgryte (febr 39)
Matros Robert Alfred Ekberg, Höganäs, 4.1.16 i Höganäs
Matros Axel Gösta Olsson, Borrby, 18.7.13 i Borrby
Lättmatros Nils Gustaf Frithiof Mågnusson, Höganäs, 24.8.16 Höganäs

Forts sid 4

HEDRUN 16.8.40

Crew list forts.

Lättmatros Johan Axel Jacobsson, Stockholm, 11.12.13 Sthlm
Jungman Gunnar Helian Hansson, Örkelljunga, 19.8.09 Perstorp (Juni 40)
Jungman Ernst Sture Mattson, Sthlm, 22.6.24 Sthlm (Torp! på Gunborg 18.10.
Smörjare Wladislaw Wroblewski, Legmow,Polen, 29.5.11 Legnow
Smörjare Karl Mauritz Johansson, Sthlm, 28.8.07 Forhamn
Smörjare Ivan Emanuel Philblad, Sthlm, 1.8.09 Karlskrona
Eldare Johan Helmer Olsson, Falun, 20.2.12 Falun
+ Eldare Alberto Darocha Nogueiro, Porto,Portugal - (Dödad i eldrummet)
+ Eldare Michel Plavajka, Prag, 16.12.01 i Tura-Bistra,Tjeckoslovakien
Lämpare Foley, Buenos Aires, - (Dödad i eldrummet)
+ Lämpare Gunnar Evert Ståhl, Sthlm, 9.7.13 (Avled på HMS-jagare eft.räddn)
Lämpare Tormod Myhre Kristiansen, Sandefjord,Norge, -

Fru Hildur Johannesson, Stensjö,(Född Thunström)1.12.04 i Enköping
(Sågs sist på båtdäck vid sin makes sida)-(Befh fru)
Fru Alice Margareta Larsson, Sthlm, 20.3.10 i Sthlm (Chiefens hustru)
7

KK memorial 2.11.40 (Sjöförkl. inkom KK 28.10.40)

Fartyget, vilket vid tiden för sänkningen befann sig ett 70-tal nautiska mil W.Rockallbanken, torde med all säkerhet hava torpederats. Den position som angivits befinner sig nämligen på ett vattendjup av omkring 500 famnar - närmare 1000 meter - vilket helt utesluter en förankrad mina.

Ex officio
Bo Bergström

Telegram London till UD 16.8.40

270 Admiralty informs steamer Hedrun sunk believed torpedoed stop no news about crew = Sw.Consulate General

Telegram till rederiet 17.8.40

Portishead station relayed Hedrun distress signals from friday morning position 57 10 north 16 37 west stop todays reports state fate vessel not clear =Thoreckert

Telegram London till UD 20.8.40

278 our 272 Hedrun following three landed yesterday second mate johan magnusson steward sven barkstedt norwegian trimmer tormod myre kristiansen stop magnusson states trimmer gunnar stahl probably registered sjoemanshuset stockholm died shortly after being rescued stop eighteen including chief officer henriksson chief engineer larsson and wife second engineer ekman and norwegian third mate kristoffersen rescued onboard other ship bound from canada stop nine missiing including captain and wife = Sw Consulate general

HEDRUN 16.8.40

Telegram Konsulatet St.Johns,N.F. till Rederiet 24.8.40

Following officers and crew arrived here by Empire Soldier chief officer --- chief engineer ---, and wife margareta alice larsson, second engineer Anders H.Ekman,stockholm, norweigian cook olsen,norwegian messboy linden ordinary seamen karl johan nilsson ungemala axel gosta olsson borrby robert alfred ekberg hognas ab seaman johan axel jakobsson sthlm nils gustav magnusson ordinary seaman gunnar helian hansson orkelljunga ernst thure mattsson stockholm deckboys wladislaw weoblewski polish karl maurits johansson stockholm ivan emanuel pihlblad sthlm greasers john ehlmer olsson swedish pauvajka michel checoslovak fireman.

Dito via Göteborg Radio 25.8.40

Refer 24th following missing captain johannesson and wife hildur johannesson second mate johan magnusson steward sven barkstedt sailor per persson trimmer gunnar stahl all swedish third mate anker kristoffersen fouth engineer ole olsen trimmer myhre kristiansen all morwegian cabinboy antonio cavalheiro brazilian fireman alberto nogueiro portugese trimmer foley argentine stop four of these saved by patrolboat but I don't know who = julius Henriksson % Swedish consul. St.Johns, NF

Telegram gen.konsulatet,London till UD 6.9.40

924 your 148 Magnusson states torpedo hit vessel below saloon port side stop vessel sank rapidly and listed heavily stop captain and wife on bridge deck stop part of crew saved on raft stop magnusson heard someone shout to captains wife to jump overboard stop immediately afterwards the ship sank about three minutes after explosion stop magnusson amd steward barkstedt went down with ship but succeeded in reaching surface stop ship following after saved those on raft stop we heard cries from people in water stop after people on raft rescued ship proceeded leaving others in water stop after an hour magnusson barkstedt and two members crew picked up british destroyer stop from destroyer several people could be seen floating in water but as commander destroyer considered them already dead bodies not rescued stop magnusson sure master and wife drowned telegram costs sixteen shillings = Swedish consulate general

---

UDHP80c 3509 Hedrun krigskaskoassurerad för 1.400.000:p kr

SKNEIII 182 Effekter

De flesta listorna skrivna i St.Johns,N.F. 4-5-9.40

Befssterbhus fick 5.7.41 1800:-

Lämpare Ståhls föräldrar i Sthlm fick den 31.10.40 475:-

Chiefen fick ingen ersättning för sin skrivmaskin

Mtros Nilsson hade en Marconi ny 5-rörs radioapparat 250:- och en ny

HEDRUN 16.8.40

Emerson 4-rörs radio à 75:- Många av manskapet hade egen radioapparat. Ie styrman förlorat för 2522:- bl.a skrivmaskin 33, radio 300, sextant 360, addometer 40, 2 uniformskappor 60, arbetspäls 60, 4 vita uniformer 120 ocj böcker för 150. - Först den 20.7.50 utkvitterade RedBB Svea från SKN ersättningarna för 3e styrman Kristoffersen (787:50), 3e maskinist Ole Olsen (787:50), lämpare Foley (337:50) och uppassare Cavalheiro (337:50). 2e styrman Magnusson ooh sturet Barkstedt kvitterade 5.10.40 på konsulatet i Newcastle o/Tyne ut vardera £49.9.3 (= 787:54) för effekter.

Egna noteringar

SÄNKT AV U-48,HANS RÖSING

Hedrun torpederades kl 12.03 tysk tid den 16.8.40 på lat N 57 10'- long W 16 37'av U-48, Hans Rösing, som den 19.8 kl 00.05 på N.55 28'-W 15 10' ca 200 miles W irland sänkte Belgiska ss Ville de Gandgpå 7590 brton, byggd 1920. varvid av de 53 ombv befh och 14 man fick sätta livet till. Ville de Gand var på resa Liverpool-NewYork med dellast av 1000 ton Shell bullets.

Karl Alman: "U-48" (Druffel Verlag 1985)

U-48:s 7:de feindfahrt, befh Rösing:
U-48 löpt ut från Kiel den 7.8. och befann sig 14.8 i anbefallda plankvadrat AL 0316 SW Hebriderna. På morgonen den 16.8 mottogs från Operationsabteilung ett funkspruch att tillsammans med U-30 och U-38 gå mot en västgående konvoj . U-48 snart genom periskopet siktat masttoppar och rökfanor från en konvoj på ett 50-tal fartyg som gick i 5 kolonner. Rösing manövrerade sin båt mitt in i konvojen och avfyrade en torped men ingen explosion följde. U-48 följde tätt inpå den sydligaste kolonnen och avsköt kl 12.03 en torped ur rör nr 2. "Der Schwedische ss Hedrun mit 2325 brtonnen, ein kleiner kolcher, wurde getroffen und sank" De två följande torpederna missade sina mål eftersom fartygen i kolonnen plötsligt saktat ner farten En U-jäger och en "kanonenboot" kom mot U-48 som då gick i uläge. Efter kontakt med ett fartyg som sackat efter konvojen och som Röse tog för en ubåtsfälla, gav U-48 upp förföljandet av konvojen. På kvällen 18.8 siktade bryggvakten i ytläge ett ensamt snabbgående fartyg på kurs 260° med en fart på minst 15 knop. Först vid midnatt kom U-48 i skjutläge och träffade med 2 torpeder Belgiska Ville de Gand på 7590 brton com blev liggande stllla och sände ut SOS medan besättningen gick i båtarna. Efter en torped nr 3 sjönk fartyget på 2 minuter.

xxxx xxxx xxxxx xxxxx xxxxx xxxxx xxxx

Hedrun gick som första fartyg i södra ytterkolonnen i en ON-konvoj om 67 fartyg i hård vind och grov sjö då hon torpederades. Explosionen sprängde bort BB bryggvinge och BB livbåt bla.

<u>HEDRUN</u> 16.8.40

och vräkte ett enormt stål-och kolblandat vattenuppkast över fartyget. Omedelbart därpå hördes en dovare explosion då pannorna sprängdes av de inrusande vattenmassorna. Innan STB båt hunnit firas sjönk Hedrun knappa 3 minuter senare med stäven före i ett moln av rusånga och rök, i det sista signalerande SOS med ångvisslan. Det måste ha varit befh Gustaf Johannesson som mötte undergången i spillrorna på kommandobryggan sedan han funnit att det inte skulle ges någon tid att få STB båt i sjön. 3e styrman Kristoffersen hade dödats omedelbart på bryggan vid explosionen och rorsmannen,matros Per August Persson från Södra Mellby, sågs hänga död över ratten i styrhytten med spakarna intryckta i bröstkorgen. Nere i eld- och maskinrummen dränkte och skållades vakthavande 3e maskinisten Ole Olse eldaren Alberto Nogueiro och lämparen Foley. Mässuppassare Cavalheiro blev sannolikt dödad i mässen. Kapten Johannesson, som fört Hedrun sedan 31.10.39, sågs av Ie styrman på båtdäck då denne kom upprusande dit från sin hytt där han legat påklädd i kojen och vid explosionen gripit sitt livbälte i farten på väg ut. Ie styrman mötte befh fru som likblek och chockskadad kom rusande över båtdäck följd av sin make vars ansikte var översköljt av blod. Ie styrman hann aldrig växla några ord med dem. Allt gick så vansinnigt fort. Ie styrman Henriksson sögs ner i den väldiga sugvirveln då fartyget gick ner men kastades lika snabbt uppåt av en kraftig luftström. I den våldsamma sjöhävningen fick han tag på en låda bland de tusentals spillror som vräkte runt i sjöarna, däcksplankor, luckor,dörrar, livbojar, sönderbrutna hyttskott,krossade lejdare, delar av bryggbarriären.. Efter några minuter kom STB flotte drivande och på den tog sig Henriksson upp följd av 2e maskinist Ekman, chiefen Larsson och dennes fru. Längre bort drev överlevande på BB flotte som de samlats på innan den av en väldig sjö svepts över brädgången då fartyget sjönk. Trotsande konvojledarens order och ubåtsfaran drejade Empire Soldier av London bi och lyckades efter ett keroiskt arbete rädda inalles 18 överlevande från Hedrun . Empire Soldier på 4540 brton, 8150 ton dw, byggd 1928 i POrt Glasgow, befh A.A.Lego, (ex Konsul Henrik Fisser som kapats av Royal Navy 1939) satte en livbåt i sjön trots sjöhävningen Den var bemannade med 8 man under befäl av Ist officer Marsh och roddes omkring bland varkgodset tills alla plockats upp. När de skulle borda Empire Lego fick fru Larsson en utslängd lejdare i huvudet och halades upp med ett gapande sår som blödde våldsamt. Kapten Lego (PENSIONERAD - ÖVER 70 ÅR) (SE GUNBOAT SID 6) sydde egenhändigt ihop det med 6 stygn . Utan eskort ,sedan konvojen försvunnit, fortsatte Empire Soldier sin resa mot Canada. En livbåt från en eskortjagare hade tagit upp 4 man som klamrade sig fast vid vrakspillror, och av dessa fyra avled lämpare Gunnar Evert Ståhl ,Stockholm, 27 år, en stund senare av sir

HEDRUN 16.8.40

skador. De andra 3 var 2e styrman Johannes Magnusson,Önnered, 36 år, Steward Sven Barkstedt ,Malmö, 38 år och lämpare Tormod Myhre Kristiansen. Lördag 24.8 landsattes de räddade från Empire Soldier i West Waban,N.F och togs omhand av konsuln från St.Johns dit de fördes. Jagaren landsatte sina 3 man och den döde Ståhl Greenock 19.8. - Efter 3 månaders väntan i St.Johns fick Ie styrman Henriksson, Chiefen Larsson med fru och 2e maskinist Anders Ekman tillfälle att komma hem med "julbåten" Mathilda Thorden som den 15.12.40 anlände till Petsamo. De övriga skingrades via utmönstringar från bl.a. Newyork. - Hedruns 2e styrman Johan A Magnusson fortsatte kriget ut att gå i Engelsk kustfart. (Han gick ilnad först 1956 och bosatte sig då i Florida. På hemväg med Kungsholm för en visit avled han i aug.1960, 56 år gammal) - Kapten Johannesson med fru hade tänkt slå sig ner i USA eftersom det visat sig omöjligt att komma till Sverige från England.

Medaljer till Empire Soldier

I konselj 30.4.42 utdelade Kungl.Maj: t guldmedaljen för berömliga gärningar, 5:te storleken, till följande 9 från Empire Soldier för räddningsbragden vid Hedruns undergång. De belönade var: Ist officer C.F.Marsh, boatswain R.Jauna, timmerman C.B.Clark, donkeyman O.Renwick, och matroserna A.Hickman, N.Marsh, J.Snstey, W.Hutching och F.Price. Captain H.A.Lego tilldelades en silverbägare med inskription som Sv generalkonsuln Sahlin i London i juni 42 överlämnade till honom. Ingen av livbåtsmännen kunde spåras, trots generalksonulatets efterforskningar. Timmerman Clarkbefanns ha dödats vid en torpedering och hans medalj överlämnades till ämkan. Ett TT-telegram från London 26.6.42 omtalade att Sahlin överlämnat silverbägaren till captain Lego.

HISTORIK

Lastångare på 2325 brton byggd 1920 vid Öresundsvarvet i Landskrona av stål. (Ex.Hjalmar Blomberg) L. 96,7 B.13,6 Tillhörig Sveabolaget (Em. Högberg) i Stockholm för vars räkning hon byggts. Det första namnet, efter rederiets mångårige VD, ändrades då rederiet gick in för att inte ha dubbelnamn på sina fartyg. 4475 ton dw. 1100 ihkr triplemaskin. - I okt 1929 rammade och sänkte Hedrun i tjocka utanför Le Havre ss Fearngarth av Cardiff,vars besättning togs upp. 1034-35 var Hedrun och Frost uthyrda till Sv.Orienlinjen, men annars gick Hedrun på 30-talet mest på nord- och Östersjön. 9.4.40 var Hedrun på resa Santos-Malmö med last av foderkakor och beordrades in till Azorerna. Lasten måste lossas i LIverpool i maj 40 varefter hon sattes i tidsbefraktning för Ministry of Shipping i enlighet med det Svensk-Engelska avtalet. MS Freja ,som 9.4.40 var på resa N.Y- Buenos Aires gick ända till krigsslutet i trafik mellan nord - och Sydamerika.

GG 475 INGARÖ 17.8.40

MINSKADATS NW HANSTHOLM MEN TAGIT SIG HEM FÖR EGEN MASKIN- INGET SJÖFÖRHÖ

Besiktningsprotokoll

GG 475 Ingarö ankom till Hönöslip ons 20.8.40 kl 14 efter att ha minskada sön 17.8 NW Hanstholm. Ingeniör Sten Haeger besiktigade Ingarö 21.8 på sl och reparationen var klar 29.8.
Bottenbordläggningen under vattenlinjen drives och beckas från kölen och förut fram till röstjärnen.Spiken indornas,en del plankändar omspikas och kölen omcementeras. Däcket drives på de läckande ställena.En del plankor omspikas. All bottencement som skakat lös i lastrummet borttages och ny inlägges. Durkarna upptagas,repareras och inläggas. Motorn undersökes och fastdrages i sina bäddbultar. 2 bränsletankar, 1 smörjoljetank och FW-tank losstages med rörledningar och återplaceras på sina platser för vilket trä panel losstages och återplaceras. Båda startluftskärlen fastklammas och deras bräckta rörledningar repareras. Skumsläckningsapparaten justeras.
Kostnad 1350:- varav träarbeten 550:-,ny cement 300:-fastdragning av moto 60:- fastsättning av tankar och luftkärl 330:-,slipning 75:-
Av redskapen sprängdes en förhalningslina till vaden vilken dock samman-slitsats ombord.
Arbetet utförts vid Berg & Johanssons Slip & Mek.Verkstad på Hönö.

Assurans

Ingarös ägare Gustaf Karlsson sände 29.8.40 en räkning på 240:- till SKN för sin inkomstförlust under 6 dagar för sig själv och de 3 andra ombord. Det fick han inte ens svar på...
18.12 40 anhöll varvet hövligast hos SKN om likvid för sin räkning av den 29.8 på 1350:- På detta svarade SKN att endast ~~XXXXXXX~~ 2/3-delar ersätts av SKN.Full ersättning lämnas endast om fartyget inte är äldre än 3 år. Gustaf Karlsson skrev att han inte kunde förstå denna regel i villkoren men meddelade 14.2.41 att han till varvet betalat sin 1/3-del av arbetet. Den 18.2.41 översände SKN direkt till varvet 900 kr utgörande 2/3-delar av reparationskostnaden.

"Dom hade inget val"(1985)

Gustaf Karlsson ,Hönö Röd,berättar 1984:

Jag vet inte hur många gånger under kriget som vi hade minor i redskapen, men det blev till slut nästan an vanesak. En gång fick vi fast då vi låg och tog in snurrevaden.((Det var den 17.8.40)) Vi djupade runt och fick bärgat vaden.Vi var bara 4 man ute den gången,ett par man var alltid in-kallade. Vi kände att det var något på ,den ena gången efter den andra. Så släppte det och så blev det nästan stopp. Jag stod i styrhytten,en man stod och kände på tågetvid relingen och en stod klar vid stramaren till

GG 475 INGARÖ 17.8.40

winschen om man blev tvungen att släppa hastigt. Det styvade upp alltmer. " Ta tills det springer!" sade jag.Men trossen sprang inte av, i stället exploderade en mina under oss någonstans. En vattenpelare sköt upp till 2-3 masthöjder och hela båten dränktes i vatten,eller kanske mest skum. Det var som om vattnet inte bar,och som det luktade,krut och sot och allt vad det var. Jag försökte ta mig ut ur styrhytten men dörren hade fastnat.Jagfickkrypa ut genom fönstret,men hann se att kompassen kastats upp och ner på sin bräda.I den villervalla som blev varjag glad att pojkarna levde,men alla var sotsvarta i ansiktet av explosionsröken. Motorn, en 120 hkr Bolinder-Munktellmotor - hade stannat. Sjökvist och jag sprang ner och fick igång den igen.Först fick vi plocka iordning alla maskindurkarna som låg kastade runt omkring.Att baxa upp dom där stora åbäkena var inte så enkelt,men det gick. Till vår glädje märkte vi att båten hållit.Men som det såg ut ombord. I lastrummet hade isen rasat och krossat bingbräder och lådor. Så småningom fick vi allt i ordning igen och drog oss därifrån,åtminstone för den gången.

(Incidenten med Ingarö gick KK förbi och uppmärksammades inte heller i tidningarna.)

Data Eget

Motorfiskebåt ägd av skeppare Gustaf Karlsson,Hönö Röd.Levererad i juni 1937 men inte upptagen i 1941 års Skeppslista. 4 ombv.

VESTANVIK 18.8.40

BOMBAD VARJE RESA PÅ ENGELSKA KUSTEN HELA HÖSTEN 1940 - VÅREN 1941.

Brev ,Herrängen 19.6.43,från befh till rederiet

I besittning av Edert ärade av den 18.6.43 försäkrar jag att det är mig ett nöje att efterkomma Eder begäran, så lång det nu är möjligt att ur minnet repetera vad som inträffat.

Den 18 augusti 1940 voro vi på resa Glasgow-Tyne,och gingo i konvoj hela vägen. I skymningen angreps konvojen av 3 grupper tyska bombplan med 4 plan i varje grupp. Vi befunno oss vid Kinnairds Head på Skottlands ostkust.Den första gruppen bombplan dök från stor höjd rätt ner på Vestanvik och släppte 4 bomber som slogo ner i vattnet bara några få meter för om vår stäv.Explosionerna var så våldsamma att vi på bryggan hade förnimmelsen att fartyget stoppade upp farten. Vakthavande eldaren i eldrummet kom ögonblickligen upprusande på däck och sade sig ha fått den uppfattning att en bomb träffat i förrummet och att han tycktx sig ha märkt att både fartyg och panna hoppade högt i luften vid den fruktansvärda skrällen som naturligtvis hördes och kändes vida värre därnere. Så illa var det nu i alla fall inte,men enligt min uppfattning var det mer än tillräckligt för att skada tuber och stag i pannan, så våldsamma som vibrationerna voro i hela fartyget. Vi kom i varje fall fram till Tyne och fortsatte efter last ning till London.Här blev det ännu värre än vad vi förut upplevat. Bombregn dag och natt. Om jag nu minns rätt låg vid där i 35 dygn i väntan på kajplats samt uder lossning. Det var under väntetiden som den händelse inträffade som gjorde att våra wires sprängdes. Det var vid midnatt,datum har jag nu glömt,då en bomb av grövsta kaliber gick ner mellan vår akter och den boj i vilken aktern var förtöjd. Bomben exploderade 2 timmar och 1 minuter senare med den verkan att våra 4 förtöjningswires skadades så svår att vi något senare drev loss från bojen och det då visade sig att alla wirar var avslitna. -Under hela hösten 1940 och våren 1941 var ingen resa helt fri från bombning törs man nog säga. Bomber slogo ner i vattnet på 4 till 5 meters avstånd och exploderade med våldsam kraft och förorsakade ytterst häftiga vibrationer i fartyget. En händelse vill jag särskilt nämna.Det var utanför Yarmouth vid 7-tiden på kvällen då vi angreps av en Junker bombmaskin som slängde en mängd bomber mot oss. Jag befann mig på bryggan och räknade till 8,andra påstod att det var 10,bomber som alla slogo ner på STB-sidan mellan midskepps och aktern på bara några meters avstånd från sidan. Man hade känning av att fartyget reste sig ur vattnet och krängde över vid explosionerna när alla dessa bomber med bara bråkdela sekunder emellan exploderade i en rad efter varandra. Som sagt, sådana händelser inträffade oupphörligen hela tiden.Jag har haft många samtal med kunnigt folk för att få klarhet om inte detta var den direkta orsaken till

VESTANVIK 18.8.40

att pannangick sönder gång efter annan. Men de sakkunniga, bl.a mr W.W. Wilson i Newcastle, hade emellertid den uppfattningen att det berodde på pannans ålder. Alla dessa händelser journalfördes, och där verklig skada uppstod rapporterades detta till assuradörerna och journalutdrag hemsändes omedelbart. Dessa måste, eftersom de ej hemkommo, ha blivit kvarhållna av censuren någonstädes. Fartyget övertogs av Ministry of War Transport i Cardiff ochundersöktes av dess inspektör i torrdocka därstädes i slutet av maj 1940. - Vad beträffar propellerhylsan och axeln är det inte tu tal om att det var en ballongwire som inkommit i denna och förstört både axel och hylsa.Den som bäst kan intyga är W.K.Websters ombud i Newcastle-upon-Tyne, mr Purdy, i firman Bushel & Nicol därstädes. Mr Purdy fann själv de avtuggade wirestumparna i hylsan när axeln drogs i Tyne Engineering Drydock i South Shields på sommaren 1942 i slutet av juni månad.
W.K.Webster, 149 Leadenhall Street,London, är föräskr AB Atlanticas ombud i England.

Högaktningsfullt
T.J Sjöström

(Brevet adresserat till redAB Vestanvik, Stora Badhusgatan 20,Göteborg , och kapten Sjöström var i juni 43 hemkommen från England eftersom han skrev brevet i hemmet i Herrängen)

BESIKTNINGSINSTRUMENT AUGUSTI 1945

Ingeniör Sten Haeger besiktigade Vestanvik 11.8.45 ff i docka vid Lindholmens varv i Göteborg, kort efter det ångaren återkommit hem efter 5 år utanför spärren i Engelska kustkonvojer. Befh ombord var då Ernst Jarnö. Haeger konstaterade betydande skador på fartyget, uppkomna vid explosioner under vatten intill fartyget, samt skador av splitter etc från bombfällningarna. Åren 1943-45 var ångaren även i konvoj utsatt för synnerligen kraftiga Junkbombsexplosioner. På grund av det under kriget rådande förbudet ,utfärdat av de Allierade myndigheterna, att journalföra händelser av liknande slag, ha dessa explosionstillfällen inte införts i skeppsdagboken.

Vid besiktningen konstaterades att maskin- och propelleraxel var ur linje och omfattande skador på bordläggning,spant, bottenstockar, däck, inredning, luftrör, barriärer, länsledningar,hjälpmaskiner, pannor etc etc Alla trädäck måste drivas, nya dävertar tillverkas, kabyss-skylightet förnyas, fallrepstrappan förnyas, huvidmaskin repareras, 800 nagel i botten omnitas osv

Reparationskostnad för krigsskadorna 60.628:- kr
För rederiets räkning utförts klassningsarbeten för 188.377:- kr och rearation av civilskador för 51.400:- Veatanvik låg vid varvet 19.7- 21.9.45

SKN

SKN ersatt rederiet och SÅAF med 51.538:- kr i mars 46

VESTANVIK 18.8.40

HISTORIK

Lastångare på 1321 brton byggd 1906 vid Wood,Skinner & Co i Newcastle/Tyne av stål (Ex Carl) L 71,2 B 10,8 Tillhörig red AB Vestanvik (skeppsmäklare Thure Engström) i Göteborg. 1860 dw. 600 ihkr triplemaskin från J.Dickinso & Sons, Sunderland. Sjösatt som Carl för red AB Sigurd i Malmö 1906 och systerfartyg till Ragnar,sjösatt samma år för red AB Sigurd. Ragnar minsprängdes i Öresund 11.1.41 som Bertha. - VD för red AB Sigurd var Sigurd Hedberg,Malmö. Carl såldes 1915 till Norrköpings red AB som i febr 1933 sålde fartyget till det nybildade red AB Vestanvik i Gtbg för 830000 och hon fick då namnet Vestanvik. - Welldäckad med back, 2 för-& 2 akter-luckor, 2 master, 8 bommar och ångwinschar.- Lastade i Hull i april 40 och kom utanför spärren i timecharter för Ministry of War Transport i maj 40 efter besiktning i Cardiff.- Förutom de av censuren mörklagda krigs-haverierna under kriget hade hon flea kollisioner i konvoj och i mörklagda hamnar. Den 10.8.40 draggade hon på Gourocks redd ner på ss Skjold varvid båda skadades. - 16.3.41 på resa Tyne-London i konvoj med last av 1407 ton kol varav 215 ton på däck rammades hon till ankars vid buoy nr 5, 10′syd Smiths Knoll, av ss Marcrest av Londonå och BB klys och kringliggande plåt intryckta. -(ett haveri som finns på KK(H) vol 22) 24.9.41 på resa Tyne-London med 1135 ton koks plus 326 ton på däck,befh T.J.Sjöström, blev hon under ankarlättning i konvoj i tät tjocka kl 20 nåra boj H3, N 53 33′- O 0 47′, påtörnad av en okänd ångare tvärs lucka 4 och en stund senare kom ss Suntrapp drivande med sin BB-sida ner på hennes STB bog där ankarkätt-ingarna trassalde in sig i varandra. Under tiden kom ett tredje fartyg och törnade med sin STB bog mot Vestanviks BB-sida tvärs lucka I för att sedan backa klart och försvinna i mörkret och tjockan. Det tog 6 timmars hårt jobb att komma fri från Suntrapps ankarkätting. Vid ankomsten till London fick befh veta att det första fartyget varit ss Quaysider.(KK(H) vol 25)- Sön 8 2 42 kl 02 utbröt eld i kockens hytt där en fotogenlampa exploderat. Svårt bränd tog sig kocken ut pådäck.Mässuppassaren i hytten mitt emot blev ävenhan svårt brädn. Ie styrman lät larma brandkåren via polisvakten och släckningen kom igång kl 02.15. De brända till sjukhus. Mässuppasare James Steward svårast bränd. Maskinrummet var rökfyllt så egna pumpar var oåt-komliga. 2 bogserbåtar satte in slangar från sjösidan och branden var kl 0 släckt men då var hela BB-sidan midskepps med 4 hytter utbränd och båtdäck ovanför genombränt. Sjöförhör hölls på platsen, Newcastle o/Tyne,och det klarlades att kocken kommitombord kl 23 och somnat ifrån fotogenlampan.- Reparationerna tog 2 månader. - Befh vid branden var Hans Marius Christian-sen,Gentofte, 47 år. - Den 19.8.43 kolliderade Vesatnvik på ingående till Queen Victoria Dock i Cardiff med kajen och fick BB ankare intryckt i boge

VESTANVIK 18.8.40

och stäven böjd. - I jan 1950 såldes Vestanvik för 200.000:- kr till det i mars 48 inregistrerade red AB Ida (B.W.Brunulf) i Göteborg och omdöptes till Vesatnhav. I mars 1953, efter 14 månaders uppläggning i Göteborg, såldes Vestanhav till Eckhardt & Co i Hamburg och neskrotades sedan vid Perssöners neeskrotningsvarv i Ystad dit hon bogserades i april 1953. Nedskrotningen var avslutad inom 6 veckor,snabbt och effektivt.

EMBLA . 24.8.40

ÖVERLEVDE MASSIV ATTACK AV ETT FOCKE-WULFF CONDORPLAN 275 MILES W. IRLAND

Journalutdrag

Avgick Cardiff kl 07.45 fre 16.8.40 destinerad till La Coruna,Spanien med last av kol. Resan förflöt utan särskilda händelser till

Lör 24 8 kl 11.30 då fartyget 275 nautiska mil W.Irland,på höjden av Eagle Island, blev anfallet av ett tungt tyskt bombplan på låg höjd med bombfällning, kulspruta av grov kaliber med explosiva projektiler och vanlig maskingevärseld. Efter 3 attacker med ökande intensitet under 20 minuters tid ochunder vilken tredje gången bomber fälldes, dock utan att träffa, försvann planet i SO-lig riktning. Fartyget erhöll diverse ovanbordsskado vilka med sina söndertrasade träffställen tydligt utvisade projektilernas högexplosiva verkan. Någon människa skadades ej. Vid tillfället rådde vackert väder med laber vind och smul sjö.

Bilbao den 13.8.40

S.Foresell Th.Köppang Olov Gunnar Jonsson
1e styrman 2e styrman Befh

Telegram från befh till rederiet,avsänt Bilbao 13.9.40

Bilbao EG 1070 123W 13/9 1940 Elt = Sveas,Stockholm
Received your telegram master Embla phoned Bilbao 5.9 stating officers and crew refused sailing back England stop Owing absolute impossibility obtaining other crew Corunna or nearby ports and further more practically impossible discharging crew there master asked advice stop Master pointed out Corunna unsafe port today in regarding safety ship stop Vianna known even more dangerous port if ship shouldbe detained there in order trying get officers crew wich should there be even more difficult stop Ship has during last voyage been severely bombed and machinegunned 300 miles off shore causing damages now temporarily repaired corunna stop Owing above stated circumstances master found most convenient sail direct Bilbao for clearing up all matters in order saving money owners= Jonsson-Wideberg

(Sveabolaget översänt detta telegram i kopia till SKN 17.9.40 och journalutdraget den 21.10.40)

Survey of Ship in Corunna 3.9.40

I, Joaquin Romay Mancebo, Naval architect, certify that at the request of Messrs. J&J Llorens Ebrat Ltda,Lloyds agent at Corunna,I surveyed the Swedish ship Embla sept.3d 1940 in consequence of her having been machine gunned and bombed on august 24th 1940 ,as alleged by the master, during

EMBLA. 24.8.40

her voyage from Cardiff to la Corunna with a cargo of coal. On examination of this vessel I found one lifeboat on the port side holed in 3 places, one tank hoaled, slight damage to woodwork and one double block and the 2 hoisting ropes shot to pieces.

Wheelhouse: One windowglass and sash broken andother slight damage through splinters. Bridge woodwork STB side holed & slightly damaged. Brass railing on topbridge slightly damaged. Engine skylight shot through in front. 2 deck tubs damaged. One tub canvas cover damaged. (Tubs = provianttunnor) One door of deck store room holed

One flag rope made useless.

Whistle steam pipe shot through in 2 places & return pipe broken and carried away Steam whiste exhaust pipe holed & buckled.

Ventilator on rear of bridge deck port side shot through (2 large holes)

One shroud foremast port side cut by bullet.

Several impacts below the bridge and damage to paint.

I recommend : repair the whistle steam pipe & fit a new return pipe & packing.

Repair the steam exhaust pipe.

Fit a new glass to bridge window.

Repair the port lifeboat and tank.

Repair the ventilator astern.

Corunna 3.9.40

Joaquin Romay Mancebo

Naval architect

Reparationerna klara 5.9., utförda av Sociedad Espanola de Construcción in Bilbao.

Assurans

I april 41 inköptes i Lissabon 2 st nya 200-liters provianttunnor (för saltning) för 136:63 kr i st f de som förstörts den 24.8.40.

Rederiets havreiräkning till SKN den 10.2.47,inkommen till SKN efter påstötningar från SKN, slutade på 320:23 och SKN ersatte 274:69 den 17.2.47.

Kostnaderna för prov. reparation tycks ha kommit bort i hanteringen och hur det gick med besättningen som vägrade medfölja tillbaka till England,det framgår inte alls. Många svenska fartyg i trafik England-Spanien hösten 40-våren 41 hade problem med besättningar som ville avmönstra i spansk hamn och åka hem till Sverige, vilket var helt omöjligt. Även skeppsbrutna svenska besättningar i Spanska hamnar måste slussas ut via Gibraltar eftersom det inte gick attordna visum genom Europa för sjöfolk. I Spanien pågick dessutom jakten på "Rot-Spanier" = svenska sjömän som deltagit i Spanska inbördeskriget på kommunistsidan 1936-39.

EMBLA 24.8.40

Kampfgeschwader-40 baserad i Cherbourg

Den 10.8.40 sänkte ett Condorplan ur KG-40 ss Varia 60 miles SO Fastnet. KG-40 hade i mitten av juni 1940 baserats i Cherbourg och dess långdistan bombarare, 4 motoriga, anföll konvojer och enstaka fartyg i Biscaya, ute på Atlanten väster om Irland och Skottland och långt mer över Sydatlanten Bomblasterna varierade från 4 st 250-kg-bomber till 2 st 500kg och 2 250kg bomber plus 12 50-kg-bomber. Beväpningen bestod av en 20mm automatkanon och 3 st 7,9 mm maskingevär. - På f.m den 18.8 anföll ett Condorplan den norska ångaren Svein Jarl på 1908 ton 105 miles WNW Bloody Foreland på Nordirland. Hon kunde dock illa åtgången ta sig in till Londonderry. - Ett tjockt molntäcke 19-23.8 inskränkte flygaktiviteten med den 24.8 var en klar dag med många attacker mot fartyg till havs. Den 25.8 kl 13.30 träffades ss Goathland av Whitby av 3 bomber och sjönk en timme senare 200 miles WSW Cape Clear:co.Cork,men alla de 36 ombv undkom i båtarna. Goathland på 3821 brton var på resa Pebel-Belfast med järnmalm. Den 26.8 sänkte ett Condorplan ss Cape York på 5027 ton 8 miles från Kinnaird Head då hon i konvoj var på slutetappen av en lång resa från Vancouver till Hull med last av 3500 ton spannmål, 4180 ton trävaror och 400 ton bly. De 33 omvb räddade sig. Samma dag sänkte ett annat Condorplan på lat N 57 50′-W 1 54′, kyllastfartyget ms Remuera på 11445 brton på resa Wellington via Panama till London med 4801 ton fruset kött och 1646 ton styckegods. De 94 ombv undkom i båtarba - Med tanke på dessa bombplans slagkraft hade Embla en ofattbar tur som undkom med några få kulhål.

(Se EMBLA 24.2.42 & 6.4.44)

Sänkt i Egenbukten den 19.4.44

ALIDA GORTHON 29.8.40

TORPEDERAD I KONVOJ OA 204 PÅ RESA METHIL- St.JOHNS i BARLAST MED 22 ÖVER-LEVANDE FRÅN TORPEDERADE ENGELSKA ss DALBLAIR OMBORD. AV DESSA GICK 18 MED I DJUPET LIKSOM ALIDA GORTHONS BEFÄLHAVARE OCH 10 BESÄTTNINGSMEDLEMMAR.
17 ÖVERLEVADE I STB BÅT RÄDDATS 31.8 AV BÄRGNINGSFARTYGET " ENGLAND."

ALIDA GORTHON 29.8.40

UD,J.Setterwall, till KK,Stockholm 3.9.40

Härmed har jag äran meddela att konsulatet i Dublin till UD inberättat att i Hälsingborg hemmahörande ångfartyget Alida Gorthon -registernumm 5446 - förolyckats genom torpedering väster om Irland den 29 nästlidne augusti. Fartygets rederi har underrättats om förestående.

Rapport

Avgick Methil 25.8.40 destinerad i barlast till St.Johns,N.F. Djupg Fc:a 8 A. c:a 11'24 mans besättning. dessutom fanns ombord 22 förut bärgade ((frå torpederade Engelska ss Dalblir))
Torpederad 29.8.40 kl 02.45 c:a 250 'NW Tory Island. W.kuling med grov sjö God till måttlig sikt. 2e styrmans vakt, utkik på backen, sjönk hastigt.
11 av besättningen och 18 av Dalblairs besättning ljutit döden.
5 av Alida Gorthons besättning skadats, 1e maskinisten inlagd på sjukhus.

xxx xxx xxx

Tors 29.8. c:a 02.30 förmärktes en torpedbana på STB sida, men torpeden passerade utan att träffa. Omkring 02.45 sågs en ny torpedbana om STB och omedelbart därpå inträffade en våldsam explosion mellan lucka I och 2 STB varvid förskeppet söndersprängdes.Positionen var ungefär 250 sjömil NW Inistrahulls fyr på Irland. Fartyget sjönk på 10 minuter. Livbåtarna firad omedelbart men på grund av den extra livbåtsbesättningen från Dalblair, vilka huvudsakligen sökte sig till BB båt, blev denna överfylld,kapsejsade vid nedfirningen och gick runt varvid de flesta skadades och drunknade.
STB båt kom i sjön oskadad. I denna befann sig 13 man av Alida Gorthons be sättning samt 3 man från den tidigare på natten torpederade ss Dalbliar. Denna livbåt kvarlåg på platsen till kl 06 för att ta upp eventuella över-levande från flottar och vrakspillror, men i dagningen kunde endast en man upptäckas som låg fastklamrad vid BB-båtens köl. Sedan denne man tagits up sattes kurs mot Irlands nordvästkust. -Lördag 31.8 kl 10 fm kom Inistrahul fyr i sikte. Halv storm med överbrytande sjö rådde. Omkring kl 12 siktades ett fartyg föröver vilket befanns vara bärgningsfartyget England som tog upp samtliga och landsatte dem i Buncrana.
I livbåten befunno sig: 2e styrman Ranesson , 3e styrman Taxelius, ie mask ist Andersson, matroserna Rangström och Gustafsson, jungmännen Svensson, Andersson coch Johansson, eldaren Ljung och Amundsen, lämparne Andersson o Gundersen samt mässpojkem Larssen , alla från Alida Gorthons besättning,. samt dessutom 4 man från Dalblairs besättning.
De av Alida Gorthons besättning som saknas är: Kapten Fex, Ie styrman Joha son, 2e maskinist Hansson, 3e maskiniste Åkesson, stuert Johansson, kock Holmström, matros Nilsson, lättmatros Svensson, jungman Olsen, smörjare

ALIDA GORTHON 29.8.40

Magnusson, eldare Bengtsson samt 18 man av den Engelska ångaren Dalblairs besättning.

Liverpool 10.9.40
G.W.Taxelius
3e styrman

SKN EIII 183

Sjöförklaring vid vicekonsulatet i Liverpool 19.9.40 kl 15.30

Bisittare: Kurt Berner Samuelsson på Vaalaren/Nils G, Harry Andersson på Kaapar
Konsul: Edvard A. Behrend
Alla skeppspapper förlorade.

3e stryman Taxelius: Alida Gorthon avgick Methil sön 25.8.40 kl 05.30 i konvoj destinerad till St.Johns, N.F. i barlast. 400 ton bunkers, 960 ton WB in addition to 150 tons of water on the after deck. Djupg F. 9'- A. 12'. Konvojfart max. 8 knop. Alida Gorthon kom i gott väder upp i 9 -9½ knop. Navigerata according to convoy directions. Lanternorna släckta. Onsdag 28.8. kl 23.30 sågs ett fartyg i konvojen bli torpederat. Jag fick order av befh att "stand by the radio". Kort därpå torpederades och sjönk engelska ss Dalblair och då en av hennes livbåtar observerades i närheten stoppade Alida Gorthon och tog kl 22 upp 22 överlevande. Härigenom förlorade Alida Gorthon sin konvojplats och fast full fart slogs så snart som möjligt "she remained in the rear of the convoy." Kl 02.30 (29.8) sågs en torpedbana om STB men den passerade utan att träffa. Alla ombord varnades och beordrades upp på däck. Kl 02.45 observerades en torpedbana om STB och omedelbart därpå inträffade en oerhört våldsam explosion föröver om STB mellan lucka no I och 2. 2e styrman var på bryggan, Ie styrman hade frivakt, alla ombord var beredda att omedelbart sjösätta båtarna. Då BB båt firades under Ie styrmans ledning var den överlastad och välte innan den nått vattnet varvid alla uton en, en hindu från Dalblair, som senare togs upp, föll i vattnet och drunknade. De flesta av de 22 männen från Dalblair var i denna båt. STB båt sjösattes under 2e styrmans befäl utan missöden med 13 man av besättningen och 3 man från Dalblair. STB-båten stod stand by på olycksplatsen till kl 06 i hopp om att i gryningen kunna rädda fler, men då det ljusnade upptäcktes bara en man, också en hindu, fastklängd vid kölen på den välta och mycket skadade BB-båten. En nästan krossad flotte sågs bland vrakspillrorna men inga överlevande. Därefter satt segel och kurs mot Irland. Moderat sjö och WSW vind, men kort därpå blåste det upp och blev hög sjö. När Inistrahulls fyr kom i sikte från vår båt kl 10 f.m. lördag 31.8 blåste det halv storm från SW med hög sjö. Kl 12 siktades ett fartyg som visade sig vara en engelsk bogserare med

ALIDA GORTHON 29.8. 40

namnet Englishman. Vi togs upp och landsattes i Buncrana,där chiefen,som skadat ena fotenfick läkarvård. Vi fördes vidare till Londonderry där chiefen inlades på sjukhus där han kvarlåg i 6 dygn. De övriga sändes via Belfast till Liverpool.Chiefen kom efter senare. - Alida Gorthon sjönk mycket hastigt efter torpedträffen .Hon gick ner med stäven före i 60 graders vinkel, med hela akterskeppet upplyft ur vattnet. Flotten på lucka I slogs nästan helt sönder vid explosionen. Det fanns även en flotte på lucka 4. Jag talade med befh Rex strax innan jag gick i STB båt och han sade då till mig:" Om jag inte kommer tillbaka i tid ,var snäll och hälsa min fru och ägarna." Vi skakade hand och jag såg honom aldrig igen.

2e styrman Ranesson: Alida Gorthon gjort en resa tidigare med props från St.Johns till UK. -Vakthavande på bryggan vid midnatt 29.8 då han c:a kl 23.50 såg 2 fartyg torpederas i konvojen. Kort därpå siktades en livbåt från ett av dem varvid Alida Gorthon slog stopp i maskin och tog upp 22 överlevande från ss Dalblair,vilket fördröjde fartyget i c:a 45 minuter så att hon förlorade känningen med konvojen. Jag såg aldrig något enda fartyg i konvojen igen. Kl.02.30 29.8 sågs en torpedbana om STB och kusren ändrades omedelbart 4 streck BB varefter fartyget började på sicksackkurs i 20 graders girar. Alla ombord varnades att hålla sig redo att sjösätta båtarna.Omkring en kvart senare sågs en ny torpedbana skjuta fram mot fartyget och det fanns ingen möjlighet att undgå den. En fruktansvärd explosion sprängde sönder STB-sidan mellan luckorna I och 2. Jagtog befälet vid STB båt som kom i sjön utan missöden. Jag hörde att BB-båten slagit runt då den firades men jag var på STB-sidan och kunde inte se i mörkret vad som hände på BB-sidan. Befh stod bredvid mig när min båt firades. Det varinte så mörkt att man inte kunde urskilja människors rörelser på däck just då. - Omkring 10 minute efter explosionen gick Alida Gorthon ner med stäven före varvid aktern lyftes högt upp ur vattnet. Medan båtarna sattes ut hade jag sett två andra fartyg bli torpederade. I gryningen fann vi en hindu från Dalblai fastklängd vid kölen på BB-båten.

Chiefen Andersson: Var varnad innan det small och hade rusat upp på däck. Vakt i maskin hade 3e maskinist Åkesson, smörjare Magnusson och eldare Bengtsson. Jag såg ingen av dem igen efter torpederingen. Sedan jag kommit i STB båt fann jag att jag skadat ena foten. Befäl och manskap på Alida Gorthon uppförde sig modigt och exemplariskt hela tiden under de påfrestningar vi utsattes för efter explosionen.

Matros Gustafsson: Haft vakten kl 20-24 28.8. Såg c:a 23.30 Dalblair och ett annat fartyg torpederas och hjälpt till att få ombord 22 överlevande från Dalblair. Gått under däck kl 24 men varnats att hålla sig redo.

ALIDA GORTHON 29.8.40

kl 02.30 eftersom en torpedbana setts stryka förbi fartyget. Gått i STB båt efter explosionen. Hört skrik från BB-båten och förstått att den måsteeha kapsejsat under firningen och att alla i den "were lost". En hindu från BB-båten togs upp i gryningen fastklängd vid vraket av BB-båten. Alla ombord var de bästa vänner och alla som tillhörde Alida Gorthons besättning uppträdde lugnt och på ett sjömansmässigt sätt hela tiden.

Jungman Svensson: Gått till sjöss mars 1940 på Alida Gorthon. Ingått i vakten kl 20-24 den 28.8. Sett 2 fartyg bli torpederade. Sedan gått ner. i s kanssenxixbaskem i skansen i backen vid midnatt. Blev kl.02.30 varnad att hålla sig beredd. Vid explosionen 02.45 genast rusat akteröver och kommit med i STB båt. Min bror, Knut Torsten Svensson, stod till rors vid explosionen. Aldrig sett honom igen.

Bisittarna: "The evidence sbows that all those responsible onboard the Alida Gorthon were calm and showed much courage and presence of mind in the exceedingly difficult circumstances following immediately upon the torpedo striking the vessel. Every possible effort was made with a view to saving all onboard.It is also borne out by the evidence that the whole of the personell of the Alida Gorthon behaved in an exemplary manner.

KK memorial 16.12 40 (Sjöförkl. inkom KK 5.12 40)

orsak: torpedering

ex officio
Bo Bergström

HP80c 3513

Chiffertelegram Dublin till UD 1.9.40 kl 02.16
(Ankom UD 2.9 kl 21)

23 13 män ångf. Alida Gorthon lanade NW Irland torpderat i konvoj 200 mil från västkusten destination newfoundland stop kapten och 10 man saknas. 3e styrman telefonerat mig att han telegraferat rederiet. konsul belfast ombesörjer transport besättningen Liverpool = Swedish consul

Brev till UD från Dublinkonsulatet (Inkom UD 21.10.40)
Poststämplat Dublin 5.9.40

Härmed får jag vördsamt meddela att ångfartyget Alida Gorthon torsdagen den 29.8.40 kl 02.45 torpederades c:a 250 sjömil NW om Irland under gång i konvoj och på väg från Methil till St.Johna,N.F.

13 man av besättningen,enligt närslutna rapport från vicekonsulatet i Belfast, ha landsatts i Buncrana.Befh sjökapten N.B.Fex samt officerere och besättningsmän enligt närslutna lista (Bil.2) saknas alltfort. Av praktiska skäl anmodade jag 3e styrman Taxelius per telefon att med de övriga räddade begiva

ALIDA GORTHON 29.8.40

sig till Londonderry där svenske vice-konsulns i Belfast agent blivit underrättad om deras ankomst. Genom dennes förmedling vidarebefordrades samtliga, utom Ie maskinist Andersson som i Londonderry intagits på sjukhus för en mindre fotskada, till Belfast och vicekonsuln där förpassade dem vidare till vicekonsulatet i Liverpool.Ett utdrag ur Alida Gorthons skeppsdagbok närslutes jämväl (bil 3) Min hon Farmand

---

Bilaga I till Konsulatets i Dublin skrivelse nr 153 d.5.9.40

SS Alida Gorthon, crew 24, from Methil to St.Johns,N.F. picked up a lifeboat from British ss Dalblair at 2.30 a.m.on 29th august 1940,containing 22 members of Dalblairs shipwrecked crew. Following this, the Alida Gorthon was torpedoed around 3 a.m. 29th august when in convoy and when approximately 250 miles NW of Inistrahull on the north coast of Ireland. The 2 lifeboats were lowered from Alida Gorthon and the port lifeboat under command of swedish 2d mate left ship with 13 membersof ships crew and also with 3 members of Dalblairs crew, in all 16 men. STB lifeboat is known to have overturned before reaching the water. Some four hours after the port lifeboat left the ship ,Gulbaz Nabi, a native british donkeyman of the Dalblair crew, was taken aboard the port boat whenxxxxxxxxxx he was found clinging to the overturned drifting STB lifeboat,the port lifebaot having waited around the scene where Alida Gorthon wqs torpedoed. This made 17 men in the boat .The port lifeboat was picked up by the tug boat Englishman at about 2.30 p.m. 31st august when about 10 miles NW of Initsrahull, and landed at Buncraba, Eire, about 5 p.m. the same afternoon. All the 17 men were brough forward to Londonderry by bus provided by the Shipwrecked Fishermen & Marin Society,arriving there about 8.30 p.m. august 31st,and where accomodation was provided for them at The British Sailors Society, Londonderry, per the Shipwrecked Fishermen & Mariners Society. Chief engineer Arthur Andersson was detained in City & County Infirmary, and the others sent to Liverpool via Belfast on september 2d 1940.

(Bilaga 2 är en lista på survivors & missing.)

(Bilaga 3 följande journalutdrag:)

Sön 25.8. kl 05.30 avgått Methil. Resan fortsatt utan anmärkning till

Ons 28.8 kl 23.30 blev i konvojen gående engelska ss Dalblair torpederad. Av ovan nämnda ånagres besättning räddades en livbåt med 22 man varefter resan fortsattes.

Torsdag 29.8 kl omkring 02.30 förmärktes en torpedbana på STB sida men den passerade utan att träffa fartyget. Klockan omkring 02.45 förmärktes en ny torpedbana om STB och några minuter senare

ALIDA GORTHON 29.8.40

en kraftig explosion i förskeppet mellan Ians och 2ans luckor. Fartyget erhöll först BB slagsida och senare STB varefter det hastigt sjönk med förskeppet först. Livbåtarna klargjordes omedelbart men p.g av den extra livbåtsbesättningen från Dalblair, vilken huvudsakligen sökte sig till BB livbåt, blev denna överbemannad och kapsejsade vid firningen och gick runt, varvid de flesta skadades och omkommo. STB livbåt kunde däremot utsättas utan skador och i densamma befann sig 13 man från A.Gorthon och 3 man från Dalblair. Denna livbåt kvarlåg på platsen till kl.06 för att upptaga eventuella på vrakspillror eller flottar flytande, men kunde endast en man från Dalblair upptäckas vilken höll sig fast i den upp-och nervända BB-livbåten. Sedan han tagits ombord i STB livbåt sattes kurs mot NW Irland och kom Inistrahulls fyr i sikte på lördag f.m. den 31.8. Omkring kl 14.30 upptogs livbåtsbesättningen av bärgningsångaren Englishman och infördes till Buncrana. I livbåten befunno sig ---------- samt dessutom 4 man av Dalblairs besättning. De saknade äro ----- samt 18 man från ss Dalblair.

Londonderry 1.9.40

E.Ranesson — 2d officer
G.Gustafsson — matros
G.W.Taxelius — 3e styrman & Tel.

UD HP80c 3509 Alida Gorthon var krigskaskoassurerad för 840.000:- kr

---

KK vol 6

CREW LIST

+ Befh Nils Birger Fex, Brunnby, Krapperup, 21.9.93 i Brunnby (Sedan 1936)
+ Ie styrman Johan August Johansson, Halali, Mölle, 31.12.05 i Brunnby
2e styrman Karl Enok Ranesson, Söndrum, Halmstad, 18.9.97 i Halmstad
3e styrman/tel. Gustaf Wilhelm Taxelius, Trenemansgatan 7, Hälsingborg, 22.300 Karlshamn
Övermaskinist Arthur Andersson, Sigtunag. 4, Malmö, 25.8.92 i Skrävlinge
+ Ie maskinist Per Sture A.Hansson, Kockumsgatan 8, Malmö, 3.3.14 i Malmö
+ 2e maskinist Gustaf Wilhelm Åkessson, Lotsgatan 12, Karlshamn, 17.12.86 Karlshar
+ Stuert Alfred Baude Johansson, Kristineg. 15, Hälsingborg, 26.4.99 Landskrona
+ Kock Mauritz G.Holmström, Hellerströmsg. 10, Sölvesborg, 22.6.07 Sölvesborg
Mässuppassare Johan K.Larsen, Barak 5, Nordnes, Bergen, 5.12.22 i Bergen
Matros Stanley W.C.Rangström, Hudiksvallsg. 26, Hälsingborg, 17.9.14 Hälsingbo
Matros Gustaf L.Gustafsson, Döshult 4, Hälsingborg, 20.2.17 Hälsingborg
+ Matros Gösta V.Nilsson, Krantorp, Trönninge, 21.4.17 i Halmstad
+ Lättmatros Knut Torsten Svensson, Fjällaregård, Harplinge, 4.1.22 Harplinge
Jungman Karl Gustav Svensson, -"- -"- -"- 10.10.20 -"-
Ovanstående var bröder.
+ Jungman Johan Olsen, Oisten, Graatangen, Norge, 27.7.19 Graatangen

ALIDA GORTHON 29.8.40

Forts crew list

Jungman Gösta A.Andersson, Fjärrestad 17,Vallåkra,22.2.19 Fjärrestad
Jungman Karl Gustav Johansson, Skogagård,Harplinge, 16.12.20 Harplinge
✝ Smörjare Karl Gustaf Magnusson, Oscarsström, 13.6.91 i Slättåkra
Eldare Nils Valdemar Ljung, Kårarp, Halmstad, 17.1.05 i Halmstad
Eldare Fritz Amundsen, Föjens Gate 15,Oslo, 27.12.94 i Oslo
✝ Eldare Bengt Karlsson, Victoriagatan 10, Halmstad, 4.1.02 i Östra Karup
Lämpare Sven Torsten Andersson, Hamngatan 49, Halmstad, 9.9.17 Halmstad
Lämpare Toralf Gundersen, Ramfjordsnes, Tromsö, 13.7.09 Tromsösund,Norge.
✝ samt 18 MAN FRÅN ss DALBLAIR. ✝

Effekter

Befh änka, fru Villy Fex,Krapperup 26.2.41 1800:- plus 809:- för instrumen
Ie styrmans änka,Nellie Johansson, Mölle, 16.9.40 1012:50 plus 700:- 26.2.
Gitta Hansson,Malmö,11.11.40 787:50 för Ie maskinistens kläder
Hulda Åkesson, Skara, 23.12.40 fått 787:50 för 2e maskinisten
Alice Johansson,Hälsingborg, 4.10.40 787:50 för stuert
Gerda Holmström,Sölvesborg, 29.10.40 475:- för kocken
Karl Nilsson i Trönninge 23.12.40 550:- för matros Nilsson
Signe Svensson I HArplinge 20.12.40 550:- för sin son Knut Svensson.
Anna Johansson ,Rydöbruk, 20.12.40 475:- för smörjare Magnusson
Anton Bergström, ingen adress, 20.12.40 475:- för Eldare Petterson
Norske jungmannen Johan Berg-Olsens föräldrar fick 450:-
SKN vägrade betala Ie och 3e styrmännens skrivmaskiner...

Egna noteringar

Sänkt av U-100,Joachim Schepke

Alida Gorthon sänktes av Joachim Schepke som den 30.9.39 med U-3 sänkte Gun. Schepkes båt,U-100, torpederade Alida Gorthon kl.02.25 ~~tysk tid~~ 29.8.40 på N. 56 09′- W 12 14′då hon gick i konvoj OA 204 UK -USA. U-100 sänkte ytterligare 4 fartyg i denna konvoj vid samma tillfälle. Kl 23.30 28.8. ss Hartismere av London på 5498 brton,byggd-33 (~~00.23 tysk tid~~) som dock senare kunde bärgas i hamn. Kl 23.31 (~~00.24~~) torpederades Dalblair,4608 brton byggd 26 som var på resa Tyne-Philadelphia i barlast. av de 42 ombv dödades 6, 18 omkom senare på Alida Gorthon. - Kl 00.07 29.8 sänktes ss Astra II av London på 2393 brton byggd 1920 på resa i barlast Tyne-Rimouski, 5 saknade av 26 ombv. Kl02.25 sänktes Alida Gorthon och kl 0330 ss Empire Moose på 6103 brton byggd 1920 som var på resa i barlast Hull-Port Sulphur. Alla 26 ombv kom undan i båtarna. Inga fler anfall utfördes mot OA 204.

ALIDA GORTHON 29.8.40

HISTORIK

Lastångare på 2370 brton byggd 1902 vid W.Gray & Co,ltd i West Hartlepool av stål. L.91,4 B. 13.1 (Ex Karlsvik,Alida, Atheniana,Athinaia)Tillhörig red ab Activ (Joh.Gorthon) i Hälsingborg. 3850 dw. 800 ihkr. Enkeldäckad. Inköpt april 1934 från Norrköpings RedAB (W.A.Blom) i Norrköping som Karlsvik,och gjorde i maj 34 sin första resa som Alida Gorthon från Malmö till Leningrad. Var då Gorthonrederiernas största fartyg. - Byggdes 1902 för British Maritime Trust i W.Hartlepool som Atheniana,varvets bygge nr 650. 1904 såld till A. Embiricos i Andros,Grekland, och omdöpt till Athinaia,men kort därpå återköpt av Furness, Whity & Co i West Hartelpool och återfick namnet Atheniana. - 1912 kom hon under svensk flagg ,inköpt av RedAB Urania (B.O.Börjesson) i Hälsingborg och omdöpt till Alida. Rederiet flyttade 1916 till Norrköping och gick 1919 upp i Norrköpings RedAB med namnbyte till Karlsvik.
4.9.39 undsatte Alida Gorthon Donaldson Atlantic Lines passagerarångare Athenia på 13500 brton som toppederats midskepps BB av U-30, Fritz Lemp, kl04 den 4.9 200'W Hebriderna. Lat N 56 42'- W 14 05' på resa till Kanada med 1102 passagerare och 315 mans besättning. 112 människor omkom. Alida Gorthon kom till platsen när Athenia sjunkit och andra fartg tagit upp de överlevande. Southern Cross, Norska ss Knute Nelson och amerikanska ss City of Flint bärgade 1285 människor. -Nästan på dagen ett år senare sänktes Alida Gorthon i samma farvatten. Inga större haverier att notera.

SIRIUS 29.8.40

KVARHÅLLEN I BORDEAUX AV TYSKARNA OCH FRIGIVEN FÖRST I JULI 1943.

P.M

ss Sirius blev befraktad enligt certeparti för en last jordnötter från river Saloum till Bordeaux 1940.För denna resa togs i vanlig ordning krigsförsäkring i SKN.Fartyget ankom till Lissabon den 17.7.40.Sedan rederiet erhållit SKN:s erkännande godkännande för fortsatt resa till Bordeaux , avgick Sirius den 6.8.40 från Lissabon,anlände till Bordeaux 13.8 och var fartyget utlossat därstädes den 29.8. Befh inlämnade genom konsulatet i Bordeaux en anhållan till de tyska myndigheterna om tillstånd att få avgå i barlast till hamn i Portugal.Något sådant tillstånd erhölls inte.De tyska ockupationsmyndigheterna vägrade fartyget att avgå. Största delen av besättningen hemreste nu på egen begäran.Med anledning av ovissheten om hur länge uppehållet i Bordeaux skulle vara samt med tanke på fartygets underhåll och säkerhet har rederiet flerfaldiga gånger 1941 -1942 genom de svenska myndigheternas förmedling sökt få fartyget frigivet,och när det inte lyckades, söktes och erhölls Kungl.Maj:ts exporttillstånd i och för fartygets försäljning till neutral stat. Anbud å fartyget ha även förelegat men erhöll rederiet slutligen den 23.7.42 meddelande från de tyska myndigheterna att en försäljning icke kunde godkännas.Enligt påbud av de tyska ockupationsmyndigheterna i Bordeaux har under fartygets stillaliggande därstädes befälhavaren jämte upp till 4 man varit anställda ombord i och för mindre förhalningar inom hamnområdet. Manskapet har varit sysselsatt ombord med vakttjänst och nödvändiga underhållsarbeten. I början av januari 1943 beordrades befh av de tyska myndigheterna i Bordeaux att klargöra fartyget för avgång.Lördagen 16.1.43 företog fartyget provtur. Tors 4.2.erhöll befh order att överlämna Sirius till de tyska myndigheterna,vilket fullgjordes, varefter befh hemreste till Sverige .Under tiden från den 4.2 till de första dagarna av juli 1943 avhördes intet från fartyget eller de tyska myndigheterna,trots efterforskningar. Den 5.7.43 erhöll rederiet telefonmeddelande från tyskt forum i Stockholm att om att Sirius anlänt till Rotterdam den 1.7. och att fartyget där kunde övertagas av rederiet så snart en svensk besättning kommit ner till Rotterdam. Rederiet gick genast den 7.7. i författning om anskaffandet av besättning,men på grund av dröjsmål med införskaffandet av tyskt genomresevisum,kunde besättningens avresa från Stockholm ske först den 4.8. Fartyget återlevererades till rederiet genom befh i Rotterdam den 9.8.43 För att Sirius skulle bli i sjövärdigt skick före avgången från Rotterdam måste krigsskador repareras,delvis på order av tyska myndigheter. Dessa reparationsarbeten voro avslutade den 16.8 och Sirius avgick från Rotterdam 21.8 med en kollast och kom till Stockholm för lossning den 26.8.43.Efter utlossning avgick fartyget 28.8 till Oscarshamns varv och ankom dit den 29.8 för rep

aration av bland annat krigsskador.

Stockholm 10.2.1944
Red AB Iris

Journalutdrag

Sön 9.6.40 avgått från Dakar med full last av jordnötter för Bordeaux.
Sön 16.6 kl 17 Cap Juby fyrtorn i S 43° O, distans 5'.
Mån 17.6 kl 22.15 fått telegram per rundradio att avgå till närmaste neutrala hamn.Befh beslutat av gå till spansk eller portugisisk hamn,men befälet och en del av besättningen vägrat ta sina vaketr,vaxfäfxx varför fartyget måste sätta kurs på Las Palmas.
Ons 19.6 kl 13 ankrat i Las Palmas på Kanariöarna.
Lör 22.6 fått telegram att fortsätta till Falmouth för order.
Tis 25.6 fått bunkers. Då befh kom ombord på kvällen med avgångsorder,nekade hela besättningen att gå till sjöss på grund av den under det gångna dygnet ändrade krigssituationen.((Frankrikes fall.))
Tors 4.7 Fått telegram fortsätta resan till Lissabon.
Tors 11.7 kl 22.45 lättat ankar och fortsatt resan.
Ons 17.7 kl 10.30 ankrat på Lissabons redd.
Tis 30.7 Fått telegram att fortsätta resan till Bordeaux.
Tis 6.8 avgått 07.20 från Lissabon med lots ombord.Lämnat lotsen 09.50.
Mån 12.8 erhållit lots. Kl 12.30 ankrat utanför Verdon.
Tis 13.8 kl 08 lättat och fortsatt under lots ledning. Kl 15.30 anlänt till det ockuperade Bordeaux.
Tors 15.8 kl 16.30 avgått till lossningsplatsen i dockorna.Förtöjda 18.15.
Tis 20.8 kl 08 börjat lossa jordnötslasten.
Tors 29.8 Kl 15.30 hela lasten utlossad.
Fre 30.8 Svenske konsuln insämt skrivelse till de Tyska myndigheterna med begäran att få avgå till spansk hamn.
Mån 23.9 Konsuln insänt ny begäran om avgångstillstånd.

1941

Fre 25.4.41 kl 07 förhalat till Blaye utanför Bordeaux och förtöjt kl 11 långs kaj. ((Här låg även Hispania))

1942

Tis 17.3.42 Tre tyskar varit ombord angående övertagandet av fartyget.
Lör 3.10.42 fått order om förhalning till Bordeaux.
Sön 4.10.42 Förhalat till Bordeaux.

1943

~~Tors 4.2.43 beordrats av de tyska myndigheterna att avlämna fartyget till dem.~~

Kxx

SIRIUS 29.8.40

Journalutdrag 1943

Lör 16.1.43 Företagit provtur på floden med tysk befh, styrman och 6 man samt hamnlots och bogserbåt.

Mån 25.1 avmagnetiserat fartyget på e.m.

Tors 4.2 fått order av de tyska myndigheterna att avlämna fartyget till de Flyttat iland för att invänta tillstånd att resa till Sverige.

Fre 12.2 Befh hemkommit till Sverige efter tågresa över Berlin-Köpenhamn-Malmö.

Ny svensk besättning rest ner.

Fre 6.8.43 kl 21.30 anlänt till Rotterdam med hela besättningen efter järn vägsresa från Sverige.

Mån 9.8 kl 12 Sirius ånyo satts under svensk flagg. 6 man flyttat ombord.

Tis 10.8 Återstoden av besättningen flyttat ombord. Avmagnetiserat kl 12.3 -16 med hjälp av 2 bogserbåtar.Kl 16 förtöjts i ducd'alber i Waal-haven.Verkstadsarbetare arbetat med splitterskydd på bryggan, med flotten mm

Tors 12.8 I maskin fortsatt rengöring av STB panna.Veritas inspektör varit ombord.Avblåst BB säkerhetsventiler, provat länsning från tunnel och rännstenar,gått runt med huvudmaskineriet.Betydligt med pannsten i STB panna, men tiden tillåter ej fullständig rengöring.

Lör 14.8 reparerat lyset i skansen.Gjort skansrent. Fortsatta arbeten i maskin. Förliga hylslagret verkar nedslitet,axeln ligger på i förliga boxens undersida,hylsan synes vara läck.

Mån 16.8 började lasta kol sedan div reparationer slutförts kl 12.

Ons 18.8 kl 14 färdiglastade.

Tors 19.8 Förhalat med maskin, värmt och gjort klart. SF i maskin kl 13.10 varierande gång och manöver.väl kl 16.Samtliga lager på huvudmaskineriet slår ovanligt hårt och visar tendens till varmgång.

Lör 21.8 Kl 01.45 avgått från Rotterdam.Varierande gång floden ut.Stark jordledning finns på el.nätet. Ena maskinmatningen släppt flera gånge Utfört prov. reparationer på instrumenttavlan. Anslutit till konvoj vid Hook van Holland. Fått BO ombord och 2 signalmatroser .

Sön 22.8 Fortsatt resa. Luftpumpskannan skakat loss i infästningen på bala sen,fastdragits under gång.Vattenblandad olja i tank 2 vid pejling

Tis 24.8 fartyget gör vid normalt slagantal en knop mindre än vanligt.

Tors 26.8 kl 06 ankrat utanför Värtahamnen i Stockholm.Styrmaskinen krångl flera gånger under resan.

Lör 28.8 kl 11.40 utlossade.Avgått från Värtahamnen kl 16.15.

Sön 29.8 kl 21.30 anlänt och förtöjt vid Kopparverkets kaj i Oscarshamn.

Stockholm 8.2.44
Ewald Eliasson
Befh

SIRIUS 39.8.40

Journalutdrag aug 1940-febr 1943 i Bordeaux
Relaterat till skdor ombord.

Under fartyget uppehåll i Bordeaux aug 40- febr 43 har på grund av brist på kompetent folk och material betydande skador uppstått på fartyg och utrusning,eftersom det ej kunnat underhållas.Följande skador ha upptäckts, men torde vid besiktningytterligare upptäckas vilka uppstått under tvångsuppehållet. På BB färskvattenstank i akterrummet och dess rörledningar ha mindre läckor uppstått på grund av förrostning och temperaturväxlingar. I brunnen på förkant av lucka I och på akterdäck om BB ha läckor uppkommit. På båtdäck överköket och på BB sida om skorstenen ha mindre läckor uppkommit. PÅ wc midskepps har porslinsskålen spräckts på grund av temperaturväxlingar och rörledningranra äro upprostade på flera ställen.Samma har skett med rörledningarna till talröret på bryggan.

Oktober 1942: Livbåtarna behöva en grundlig översyn och reparation av båtbyggare.På grund av solvärmen sommartid och den fuktiga väderleken under resten av året ha kapellen till livbåtar, arbetsbåt, motorbåt och wirerullar totalt förstörts. 120 famnar 2½" - förtöjningswire har rostat upp på spelen. Livbåtstaljorna ha förstörts. Av utrustningen på flottar och i livbåtar har 40 kg corned beef ätits upp på grund av bristen på mat. 10 liter olja,10 liter fotogen och 5 liter sprit ha använts till underhålla av fartyget. Luckpresenningarna ha förstörts av fukt och sol.Nya kapell och presenningar ha inte kunnat anskaffa spå grund av materielbrist. Alla skorstensstag,riggar och gajar till dävertarna är upprostade på grund av brist på smörjmedel.

December 1942: Maskin: På grund av kolbrist har inte normaltemperatur kunnat hållas i maskin- & eldrum. Genom att det varit omöjligt att erhålla lyse och yrkeskunnigt folk ha ångpannorna ej kunnat underhållas.Sammaär förhållandet med tuberna i pannorna och eldrumsdurkarna. På grudd av fukt och temperaturväxlingar ha de el ledningarna i maskin-& eldrum.lastrum & kolboxar samt belsyningsmsakinen och instrumenttavlorna delvis förstörts. Dynamon har skadats liksom läns- & rörledningar i maskin -& eldrum. I telegrafisthytten har ett värmeelement spruckit och en del rör till ankarspel och winschar har blivit trasiga

2.1.43 togs fartygets svarv med tillbehör iland av de tyska myndigheterna.

Stockholm 24.3.43
E.Eliasson
Befh

Beskjutnings- o.a skador vid överlämnandet 9.8.43
i Rotterdam.

En mycket lång lista över försvunnen utrustning upprättats och lista på plåtbucklor,krökta räckverk,och avsevärda skador i övrigt på däck och in-

SIRIUS 29.8.40

redning.Bl. a konstarerades att bordläggningen på båda sidor samt skorsten aktermast och midskeppshus genomborrats av kulor vars hål svetsats eller lappats över.Durken runt bryggan söndersliten och genomskjuten.trävirket i BB bryggkur skadat och en ruta i STB kur krossad,kommoden i befh hytt genomskjuten, i telegrafisthytten skotthål i skottet och ett skåp, radio-uret borta, WC-skotten midskepps genomskjutna,ventilglas spräckta i flera midskeppshytter, möbler saknas,korkmattorna trasiga. I befh sovhytt fattas kojutrusning,draperier och gardiner, bokskåpsdörren skadad liksom korkmatt och byrålådor. I salongspentryt fanns bara några få delar kvar av matservi en för 12 personer och det mesta av glas och silver var borta.Mycket fatt-ades även i köket. - Provisorisk reparatöon i Rotterdam, utförd av D van de Wetering,Engineers, för FL 1786:50,omfattade svetsning av nitar och växlar i bordläggningen STB & BB, nytt glas i STB bryggkur, nya gåas i ett 10-tal ventiler,rep av pejlrör,rep av styrhytten med splitterskydd, en flotte fått nya fat etc. Bureau Veritas inspektör 11.8.43 besiktigat Sirius liggande i bojar i Waalhaven och fann skrov och maskin i såpass got skick att fartyget kunde tillåtas gå till svensk färkx varv om omklassning

---

Besättning aug-nov 1940 i Bordeaux

Befh Ewald Cornelius Eliasson,Halmgatan 10,Hammarbyhöjden,11.10.99 Mjällby
1e styrman L.Parviainen (Avmönstrat 14.10.40)
2e styrman T.Palmqvist -"- 3.12.40
Chief E.Orrvinge -"- 3.12.40 Enl. räkning förts till sjukhus men framgår ej när .
2e maskinist A.Adlerborn Avmönstrad 3.12.40
Stuert L.Mowalll
Kock J.Håkansson Avmönstrad 10.12.40
Mässpppassare L.Hakala - avmönstrad som lättmatros 16.12.40
Matros S.Markström -"- 10.12.40
Eldare S.Bergström -"- 10.12.40
Eldare L.Fagen -"- 10.12 40
Lämpare Göte Johansson,Smedbyvägen 23,Norrköping, avmönstrad 10.12.40

5 man hemsänts på UD:s beskostnad med 3 kl på tåg via Berlin-Sassnitz-Trelleborg dec 40.

Besättning 1941

Befh Ewald Eliasson
Kock J.Johnsson - påmönstrad 11.12.40
Matros J.Molde -"- 17.12.40 - avmänstrad 22.5.41
Matros X H.Hansen, -"- 17.12.40, försvann 30.4.41.

Efter 22.5.41 såg listan ut så här

Befh E.Eliasson
Arbetare J.Johnsson (F.d kock)

forts

SIRIUS 29.8.40

Forts besättning eft 22.5.41

Arbetare H.Nielsen
Arbetare Hugo Ekdahl
Vaktman S.Andeteau
I aug 41 tillkom arbetare B.Vimont och Nielsen försvann.
I övrigt samma som förut hela 1942. I okt 42 tillstötte arbetare o.Paulsen på deltid.

Besättning 1943

Hugo Ekdahl avmönstrade 4.1.43
J.Johasson -"- 15.1.43
Paulsen arbetat 2 dagar i januari 43.
Befh Eliasson var sedan ensam ombord till sin hemresa 5-12.2.43 via Berlin-Köpenhamn-Malmö. Resgods och biljetter kostat 402:20.

Ny besättning ombord 9.8.43 i Rotterdam

Tyska legationen i Sthlm upplyste 5.7.43 red AB Iris per telefon att Sirius kan övertagas i Rotterdam så snart besättningen kommit ner dit. Resan fördröjdes av väntan på tyskt visum änad till 5.8.43.
21 man åkt ner med tåg 4-6.8 med övernattning i Köpenhamn 4/5.8på Hotell Dagmar, Hotell Elise och Centralbanhotellet. 7-10.8 bodde besättningen på Central Hotell i Rotterdam.
Befh Ewald Cornelius Eliasson, Stockholm (Mönstrat 16.7.43)
1e styrman G.J.Lundquist, påmönstrat 8.7.43 i Sthlm
2e styrman A.J.Amneus
Chief Sture J.A.Hull
2e maskinist Ade Berg
Stuert A.O.Ohlsson
Kock J.A,Bergman
Mässuppassare A.J.Olsson
Matros Nils Hagman
Matros Helge K.Björk
Lättmatros J.L.Berglund
Lättmatros K.G.Nilsson
Jungman S.R.Almström
Jungman J.H.Larsson
Donkeyman Olov P.Wikman
Smörjare Adolf J.Andersson
Eldare Adrian Blomkvist
Eldare P.G.Gustafsson
Eldare Ivan L.Ringström
Lämpare E.V.Qvist
Lämpare K.G.Eriksson

Alla mönstat på i Sthlm 7-11.7.43

SIRIUS 29.8.40

BREV- & TELEGRAMVÄXLINGAR till 16.9.41

Red AB Iris i brev t. SKN 9.12.40

Ref. till vår skrivelse av den 23.7 i år och Eder skrivelse av 24.7 få vi härmed till Eder ledning meddela att ss Sirius efter utlossning i Bordeaux blivit kvarhållet av de tyska myndigheterna och trots anstängningar från vår sida ha vi ej lyckats få detsamma frigivet,vilket vi för ordningens skull få meddela Eder. ((SKN noterat i blyerts:" Bäst att lägga upp haveriakt."))

På förfrågan från SKN meddelade Red.AB Iris 11.1.41

...Få vi meddela att ångaren varutlossad i Bordeaux den 29.8.40.Befh gjord vid ungefär sammatid förfrågan hos myndigheterna om avgångstillstånd,vilek emellertid ej bifölls. Vi have ej något skriftligt på att avgång nekades eller vilken dag detta var.

SKN telegram 3.7.41 till Duncker-Joly,Hamburg.

Schwed. Dampfer Sirius am 29.8.40 Erdnüssladung Bordeaux ausgelöscht stop Seitdem unter auslaufverbot dort geblieben. Bitte nachfraget ob Prisenverfahren eingeleitet wird und untersuchet freigabemöglichkeit. Drahtet = = Krigsriks.

Max Doflein,Hamburg 4.7.41 till SKN i brev

Att inget prisrättsförfarande inletts vid Prisenhof mot Sirius. "Es wird also nur ein auslaufverbot seitens der Kriegsmarine Dienststelle in Bordeaux vorliegen. Um festzustellen, ob der Dampfer tatsächlich frei verfügbar ist, und ob die möglichkeit besteht, den Damfper eventuell via Kanal nach Schweden zurückgehen zu lassen, damit er während des Krieges weiter beschäftigt werden kann,habe ich fühlung mit die hiesigen Kriegsmarine Dienststelle aufgenommen, die es freundlicherweise übernommen hat, an die Dienststelle in Bordeaux in meiner Name wie folgt zu drahten:

" Korvettenkapitän Doflein,als vertreter Schwedischer Prisensachen und Reeder fragt an: Beabsichtige zu verfügen über Schwed.Dampfer Sirius und Hispania zwecks zurückkehr nach Schweden zur verwendung im Verkehr Schweden-Deutschland während des Krieges punkt Reichskommissar Prisen hof hat Schiffe freigegeben,aufgebt zu erfüllende bedingungen."

Auf dieser Depeche werden sie ersehen, dass ich die gelegenheit wahrgenomm habe, gleichzeitig den Dampfer Hispania damit zu verknüpfen,damit,wenn sie möglichkeit der überführung nach Schweden für Sirius gegeben ist, gleichzeitig auch die rückkehr der Hispania durchgeführt werden könnte."

Dito Doflein 29.7.41 till SKN.

Betr. D. Sirius und Hispania.

Seitens der Kriegsmarine Dienststelle Bordeaux ist nunmehr antwort einge-

SIRIUS 29.8.40

gangen auf meine derzeitigen Telegrafischen anfragen. Die Antwort aus Bordeaux ist an die hiesige Dienststelle der Marine eingegangen,und ich hatte gestern auf ansuchen des Sachbearbeiters eine rücksprache. Die Kriegsmarine ist bereit,ihnen jede hilfe und erleichterung zu geben,für den fall, dass die neide Schiffe von ihnen von Bordeaux nach der Osteee rückbeordert werden. Auf meine nähere fragen hat der Sacharbeiter erklärt,dass die Marine inbesondere behilflich sein würde, Besatzungen für die Schiffe nach Bordeaux durchreisen zu lassen, diese auch mit Lebensmitteln und Proviant zu versehen und auch zur Ausrüstung der Schiffe mit Proviant und Kohlen unterstützung zu gewähren. Das Riskio der rückreise bezüglich aller gafehren muss, so betont der Sacharbeiter, bei den Schwedischen Reedren verbleiben. Die Reise würde sich zu geeigneter Zeit in Geleitzug vollziehen. Wann die Reise angetreten werden kann,hängt von den Militärischen umständen ab. Es kann im Augenblick nicht übersehen werden.Geleitzüge gehen von Bordeaux aus sehr häufig. Die Kriegsmarine wartet nun auf ihre entscheidung,um weiter mit mir alles entsprechende zu veranlassen.

Telegram SKN till Duncker-Joly,Hamburg 4.8.41.

Sirius ihr Brief vom 29 juli bitte telegrafisch durch Kriegsmarine Dienststelle Bordaux anfragen erstens ob Befehlshaber bereit ist Schiff nach Schweden zu führen. Zweitens ob Besatzung in Bordaeux für Reise bis Rotterdam enthältlich,da grosse schwierigkeiten von hier aus Besatzung nach Bordeaux zu senden aber möglich nach Rotterdam .Drittens ob möglich in Bordeaux Schiff ins Dock vor abreise legen =Krigsrisk.

Doflein i brev 2.8.41 till SKN.

Btr. Sirius & Hispania.

Ich habe heute von der K.M.D in Hamburg schiftliche bestätigung meines ihen bereits mitgeteilten besprechsungsergebnisses erhalten .
Der Admiral der K.M.D Hamburg hat in dem Schreiben mitgeteilt,dass auch von seiner Seite aus eine Rücküberführung der Schiffe für die Ostseeschiffahrt befürwortet wird. Das gefahren Risiko sei von den Schwedischen Reedereien zu tragen,desgleichen alle Umkonsten, die durch die Besetzung und ausrüstung der Schiffe entstehen. Wesnetlich ist noch,dass in dem Schreiben gesagt wird:" Die überführung der Schiffe würde Etappenweise im Geleitzug erfolgen können." Ich habe noch in erfahrung gebracht,dass eine Besatzung nicht anbord der Schiffe sei, und erwarte nun ihre entscheidung. Hochachtungsvoll Max Doflein

Doflein 5.8.41 i brev till SKN

Betr. überführung D. "Sirius".

Die K.M.D wird für Deutsche Besatzung des D. Sirius sorgen. Sie wird für die Ausrüstung besorgt sein und wird das Schiff,wenn es Seeklar gemacht ist, an einen Geleitzug anzuschliessen. Als führung aoll aber der

SIRIUS 29.8.40

Schwedische Kapitän an bord bleiben. Die K.M.D. hat mir auch gesagt dass am richtigsten wäre das Schiff bis nach Hamburg zu überführen und dass dort dann eine Schwedische Besatzung das Schiff ganz übernimmt.

Telegram SKN 15.8.41 till Doflein.

S.Sirius: Reederei von Schwedischen Gesandtschaft Vichy folgende Depeche erhalten zitat Konsulat Bordeaux teilt mit die Deutschen Behörden geben die Mitteliung Sirius soll Für Reise Bordeaux-Rotterdam befrachtet werden. Erbitten uns ihre bestätigung.Falls befrachtung abgeschlossen unbedingt notwendig die Deutschen Behörden Proviant Verbrauchartikel Deck und Maschine und Bunkerkphlen besorgen stop Schiffsboden schmutzig. Befürchten maximumfahrt nur 6 Knoten stop Nehmen an dass die Offiziere und Besatzung senden stop Ebenfalls notwendig Seetüchtigkeitsattest zu erneuern. Bitte Drahtantwortet zitat Bitte untersuchet stop Möglichkeit vorlieg t Dampfer an Spanischen Käufern zu verkaufen für lieferugg Bilbao Untersuchet auch diese möglichkeit stop. D. Hispania von Gesandtschaft Vichy desselbe telegram erhalten.

Doflein till SKN 15.8.41

K.D.M.Bordeaux hat nach rückfrage folgendes mitgeteilt:

1) Die überführung unter dem Befehl eines Schwedischen Kapitäns ist nicht gestattet. Vielmehr muss diese durch einen von der Kriegsmarine bestimmten Deutschen Kapitän und auch Deutscher Besatzung erfolgen. Der Schwed Kapitän darf das Schiff erst in Rotterdam oder Hamburg übernehemn und kann dann auch erst eine Schwed. Besatzung anbord nehmen.

2) Die massgebliche Stelle in Bordeaux hat der hiesigen K.M.D. mitgeteilt dass eine Dock-möglichkeit für Sirius in Bordeaux in den nächsten Mona en aussichtslos ist.

Doflein 18.8.41 till SKN.

..Mit der Kriegsmarine bein ich in verbindung getreten. Heute erst konnte von dieser Telefonische verbindung mit Bordeaux aufgenaommen werden. Die hiesige K.M.D. ist der meinung dass das Schiff wegen seiner verminderten geschwindigkeit ohne Beladung abgehen wird. Bei der Marine istman der auffassung,dass die Befrachtung nur deshalb bei diesem Schiff ins Auge gefasst ist,weil generell jedes Schiff,das von der dortigen Gegend nach Norden eine Reise antritt,auch Befrachtung erhalten soll. Diese generelle Bestimmung dürfte für Sirius wohl nicht in frage kommen,und es ist zu erwarten,dass die Marine Dienststelle in Bordeaux sich auch in diesem Sinne äussern wird. Ich muss sie bitten,sich noch einge Tage zu gedulden, da die hiesige Kriegsmarine Dienststelle nicht glaubt ,so schnell Atwort erhalten zu können. Wegen des eventuellen Verkauf der Schiffe Sirius und Hispania an Spanien werde ich mich bemühen und erkundigeungen einziehen.

SIRIUS 29.8.40

Doflein 13.9.41 till SKN

Ich bin heute wieder bei der K.M.D. in Hamburg gewesen um klerheit zu bekommen wie die überführungsmöglichkeiten sind und habe folgendes festgestellt: Beide Schiffe (Hispania - Sirius) liegen in einem Vorhafen von Bordeaux,nämlich in Blaye auf der Gironde. Auf jedem Schiff befindet sich ein Kapitän und ein leitender Ingenieur zur Bewachung,welche von dem dortigen Schwedischen Konsul unterstützt werden.Eine überführung der Schiffe von Bordeaux nach Rotterdam oder Hamburgkann wegen der Augenblicklichen Kriegs verhältnisse nicht stattfinden ,die möglichkeit besteht auch in den kommenden Monaten nicht. I habe ferner festgestellt,dass das Reichsverkehrsministerium den ankauf dieser Schiffe wünscht, und dass in Berlin bereits Verhandlungen geführt werden, Ich konnte aber nicht erfahren,mit wem das Reichsverkehrsministerium diese Verhandlungen führt und bitte sie, falls sie selbst hierüber etwas gehört haben, mich su informieren und mir sagen, ob ich mit dem Reichsverkehssministerium in verbindung treten soll.
So viel ich von der KMD gehörts habe, schätzt man die Schiffe als in guten zustande und im allgemeinen fahrbereit,

SKN 16.9.41 med beklagande skrivit till Doflein

...voraus wie sehen dass es zur Zeit leider nicht möglich ist die Schiffe nach Schweden zu bringen.

SKN till red AB Iris den 17.10.41

Till svar å edert ärade av den 15 ds få vi meddela att vi icke på senaste tid hört något från Tyskland huruvida omskrivna angelägenhet avancerat, en då vår sekreterare Modig reser till Tyskland i början av nästa vecka skola vi anmoda honom att efterhöra hur saken ligger till.

(Här slutar haveriakt 626 i vol 195)

KUNGLIGA UTRIKESDEPARTEMENTET SKNEIII vol 317
HANDELSAVDELNINGEN. Stockholm 14.4.1943

STRÄNGT FÖRTROLIGT

Broder!

Åberopande vårt samtalhäromdagen angående ångaren Sirius resa från Bordeaux,kan jag nu meddela att beskickningen i Berlin lyckats inhämta vissa uppgifter beträffande fartygets rörelser.Sålunda säga sig Tyska vederbörande nu vara i färd med att överförandet till Sverige. För närvarande torde fartyget befinna sig någonstädes mellan Bordeaux och Rotterdam.Något närmare om fartygets position kunde för tillfället icke sägas,men beskickningen har fått löfte om meddelnade så snart något nytt föreligger.Beskickningen understryker i detta sammanhang att det är av största vikt att rederiet icke

SIRIUS 29.8.40

söker utröna fartygets läge annat än genom beskickningen,då eljest fartyge säkerhet skulle kunna äventyras.

Din tillgivne
Byråchef Ståhle

Herr E.Sjöberg
Red AB Iris.
Stockholm.

SKN 13.5.43 till byråchef Grönwall, UD:s Handelsavd.

...Rederiet har vänt sig till ossoch hemställt att vi genom Kungl .UD måtte hos beskickningen i Berlin efterhöra huruvida icke något nytt framkommit angående fartyget,då det nu år nära en månad sedan som det skulle hava befunnit sig någonstädes mellan Bordeaux och Rotterdam, och resan, därest icke någon olycka inträffat, torde kunnat utföras på några dagar.Vi vore tacksamma, därest Kungliga UD:s Handelsavdelning ville hos beskickningen i Berlin efterhöra huruvida några nyheter föreliggaxx angående fartyget. Med hänsyn till beskickningens uttalande om att några särskilda undersökningar om fartygets läge icke borde verkställas annat än genom beskickningen,hava vi icke velat vända oss till vårt ordinarie ombud i Hambmmg.

Emil Henriques.

Kungliga Svenska Beskickningen Berlin 21.5.1943

Förtroligt

Broder,

Under hänvisning till 855 U 13.5.1943 angående ss Sirisu,som genom de tyska marinmyndigheternas försorg förts från Bordeaux norrut , ber jag få meddela att vederbörande tyska UD på beskickningens förfrågan under hand upplyst, att fartyget fortfarande befunne sig någonstädes mellan Bordeaux och Antwerpen.Förflyttningen måste med hänsyn till risken för fientliga angreppshandlingar företagas med iakttagande av största försiktighet,varför färden toge lång tid i aaspråk . Enligt hittills ingångna underrättelser vore all i sin ordning och fartyget oskadat.Vederbörnade kund för dagen ej lämna några ytterligare upplsyningar, men lovade hålla beskickningen underrättad så snart något nytt funnes att meddela. Från vår sida skola vi heller icke underlåta att tid efter annan förfråga oss i utrikesministeriet rörande fartyget.

Nylander

Herr Ie sekreteraren Grönwall
Stockholm.

Överlämnas för förtrolig kännedom
till advokat Emil Henriques,SKN.
Enligt uppdrag Sthlm 22.5.43
Grönander Byråchef

SIRIUS 29.8.40

Svenska Olycksfallsförsäkringsbolagens Pool för Krigsolycksfallsför-
säkringar i brev till SKN ,Sthlm 24.7.43.

ss Sirius lär ha förflyttats till Rotterdam med tysk besättning. Vi vore tacksamma för meddelande huruvida det är Eder bekant om fartyget på sin resa från Bordeaux till Rotterdam förde svensk flagg. Vid förfrågan hos Red AB Iris ha de meddelat att de icke äga kännedom om hur härmed förhåll- er sig,icke heller när,med vilken besättning eller under vilka omständig- heter förflyttningen ägde rum.

SKN svarat 26.7.43 på ovanstående.

...Få vi meddela att de tyska myndigheterna visserligen utfäst sig att förflytta fartyget från Bordeaux till Rotterdam och på sin tid uppgivit att förflyttningen tagit sin början,men man har icke kunnar erhålla känne- dom om hur långt fartyget förflyttats eller om förflyttningen över huvud taget ens blivit påbörjad. Vi förutsätta att fartyget under förflyttningen till Rotterdam går under tyskt marinbefäl och med tysk militärbesättning. Det synes oss därför ytterst osannolikt att fartyget kommer att föra ~~svensk~~ svensk flagg,ehuru det väl formellt borde föra den svenska flaggan.

SKN dito 4.8.43

Vi vilja bekräfta dagens telefonsamtal,varvid vi meddelade, att Sirius numera framkommit till Rotterdam där den f.ö legat någon månad. Svenskt befäl och besättning skola nu resa ner för att övertaga fartyget i Rotter- dam i och för detsammas hemtransport till Sverige.Huruvida denna resa faktiskt kommer till stånd kunna vi givetvis icke yttra oss om,men i varje fall har rederiet vidtagit åtgärder för att sända folket ner till Rotterdam.

Rederi A.B Iris
Stockholm.

Stockholm 23.12.1941.

An das Reichsverkehrsministerium
Berlin.

Betr. D.Sirius in Frankreich.

Wir sind damit einverstanden,dass unser Dampfer Sirius, der zur Zeit in Bordeaux liegt,von Dienststellen des Deutschen Reiches nach Rotterdam ge- bracht wird,unter der voraussetzung,dass die überführung unter Geleitschutz erfolgt und das Schiff uns nach seiner ankunft in Rotterdam leer zur freie verfügung gestellt wird. Wir Werden das Schiff in der Zustand übernehmen, in dem es in Rotterdam eintrifft. Die kosten der überführung sowie der instandsetzung des Schiffes für die überführung nach Rotterdam in der von Deutschen Dienststellen für diese Fahrt gewünschte Weise,sowie etwaiges Docken und Bodenstreichen gehen für unsere Rechnung. Das Schiff wird mit

SIRIUS 29.8.40

Bunkerkohlen,Proviant usw von den Deutschen Dienststellen auf unsere Koste ausgerüstet. Alle diese Kosten werden uns in gleicher höhe berechnet,wie es bei Deutschen Schiffen in der gleichen position zu geschehen pflegt.

Das riskio des Schiffskaskos von See- und Kriegsgefahren geht zu unser en lasten. Dagegen haben wir nicht für irgendwelche Schäden aufzukommen, die ide von Deutschen Dienststellen zu stellende Besatzung erlieiden könnt

Wir sind damit einverstanden,dass das Schiff auf der fahrt nach Rotter dam Ladung von einem Westfranzösichen Hafen mitnimmt,vorausgesetzt,dass es sich nicht um Kriegsmaterial handelt. Die Fracht für diese Ladung soll nac billigem ermessen von der Frachtgruppe Reeder festgesetzt werden.

Wir haben davon kenntnis genommen,dass die überführung unter umstänc en längere Zeit in anspruch nehmen wird, und der Zeitpunkt des eintreffens in Rotterdam infolgedessen noch nicht zu übersehen ist.

Hochachtungsvoll

Red.ABB Iris

Allt tar sin tid...

Först den 24 oktober 1944 tillställdes red AB Iris genom jur.dr Heinrich Riensberg,Södra Kungstornet,10 trappor, Sthlm, kostnadsuppställningen för Sirius överförande från Bordeaux till Rotterdam. "Das Reichskommissar fü: die Seeschiffahrt bittet um einzahlung an die Reichsbank,Berlin." Det hela gick på RM 66.647:06, och omfattade Reparationer RM 22884:45, Reparaturen & Lieferungen 4199:85, Ausrüstung von der Kriegsmarine Diensstelle Bordeaux 212:15, hyra för 90 dagar 20150:-RM, kost i 90 dagar för 20 man 3240 RM, kolförbrukning 320 ton = 11.200 RM. -SKN sökte våren 1945 få fram uppgifter på vad slags last Sirius haft från Bordeaux till Rotterdam men det gick bara att få fram att lasten lossats därstädes i juli 1943.

Besiktningsinstrument

Ing.Sten Haeger besiktigade 29.8.43 ff Sirius vid Oscarshamns varv och satte upp en skadeförteckning på 37 foliosidor. Fartyget var i mycket dåligs skick med stora skador,en myckenhet förlorade inventarier,betydande vanvårdssakdor på skrov, däck,maskiner,winschar,pannor, inredning etc och dessutom skador genom beskjutning o.a krigshandlingar samt skador genom stölder och grov vårdslöshet. Sålunda konstaterades svåra bordläggnings-skador STB & BB genom beskjutning: 26 plåtar måste förnyas om STB, 13 om Spant intryckta. Stora kulhål i trädäcken,skotthål i splitterskydd,barriäer, lastluckor,stöttor, master, bommar,skott etc Livbåtarna måste kassera All deras utrsutning var stulen och taljorna förstörda.I rummen var garne ingen rutten och vatten och fukt hade gått hårtåt allt järn. Alla däxk måste drivas och delvis förnyas. I backdäcket fanns hål efter ett kanon-fundament.Kobryggan mellan 3ans och 4ans luckor var helt förstörd och i

SIRIUS 29.8.40

3ans luckkarm räknades 33 kulhål. Riggen hade omfattande skador. I köket måste spisen ommuras och plattgolvet omläggas. Det mesta av den elektriska utrustningen ombord visade sig vara förstörd och det var smutsigt och förstört i alla hytter. 26 hyttventiler spräckta. Mycket stulet. I salongen var spegeln förstörd av fukt,mattan förstörd, soffans klädsel och stoppning förstörd,byråräcket lösslaget,skotten fläckiga,radion stulen och det gapade skotthål i tak -och skottpanelen i befh sovhytt.

Sirius, som kom till Oscarshamns varv 29.8.43 låg på slip 31.8 - 30.10 och 23.11- 3.12 för reparation av civilskador för 115000 kr medan krigsskadorna kostade 161.643 kr och arbeten för rederiets räkning 235.000 kr. Maskiner och pannor med rörsystem var skadade av fukt och låga temperaturer vintertid eftersom lyse och värme inte kunnat erhållas under tiden i Bordeaux och det inte funnits något folk och inget material för underhåll. -

Assurans

SKN 28.1.44 till Sten Haeger 1864:80
SKN 11.9.44 225.000 kr till Red AB Iris
SKN 5.4.45 65.000 kr till der Reichskommissar für der Seeschiffahrt,Berlin
Dessutom till Max Doflein 23.7.43 588:84.
Rederiets generalräkning till SKN 10.2.44 hade slutat på 317.140:86
Slutreglerat 5.12.45.

Historik

Se Sirius 16.12.44

SAGA 4.9.40

SPÄRRELD OCH SVALLVÅGOR I STETTINS HAMN VID RAF-RAID EFTER MIDNATT.

Rapport

Ons 4.9.40 kl 01 i väntan på lossning i Stettin fått skador på skrov och brädgång genom bombnedslag i närheten av fartyget. Rumslast av 1816 kbms pappersved, däckslast av 1127 KBM till 4½ meters höjd föröver, 4,2 ms akyer. 16 ombv. Djupg F 14′11″- A 16′6″ 185 ton wb

Sölvesborg 27.11.40
C.Ljunggren
Befh

Journalutdrag

Fre 30.8 15.05 anlänt till Stettin och förtöjt å anvisad plats med STB-sida mot lettiska ss Consul P.Dannebergs i Breslauer Fahrt-Kanal.

Mån 2.9 kl 19-20.30 förhalat in och förtöjt med STB-sidan mot 2 duc d`albe efter det den lettiska ångaren avgått.

Tis 3.9 kl 19 tyska ss Desideria Fischer förtöjt på utsidan av Saga om BB Korkfendrar och frihult utlagts.

Ons 4.9 Kl 01 under en engelsk bombattack slog båda fartygen hårt samman utav suget i vattnet vid bombnedslaget.

Lör 9.9 Kl 06 förhalat till Oderweise Seite III Lage där fartyget förtöjt 06.30 mellan 2 ducd′alber med STB ankare + 35 famnar i vattnet.Ingen lossning under dagen.

Lör 14.9 kl 16.30 lasten utlossad.Kl 17 avgått med lots ombord.

Fre 22.11 Under uppehåll i Stockholm har skador upptäckts på BB sida/brädgå

Mån 25.11 09.30 förtöjt i torrdockan vid Sölvesborgs varv.

Tis 26.11 Magistartsbesiktning av bombskadorna från 4.9.,bucklor i bordläggning och brädgång akterut om BB.

Mån 2.12 Fortsatt reparationsarbetena. Under f.m sållit sjöförklaring vid Sölvesborgs Rådstufvurätt.

Sölvesborg 3 12 40
C.Ljunggren Befh

Crew List

Befh Curt L.Ljunggren, Stockholm, 28.8.86 (sedan maj 1929)
1e styrman Edvard Bångsbo, Släp,Halland, 12.6.02 (24.7.40)
2e styrman G.Bagge, Kinnarumma, Ävb, 28.1.14
1e maskinist C.Stenberg, Annedal, Göteborg, 13 12.79
Stuert Erik Jansson, Göteborg, 16.4.01 (20.2.40)
Kock E.Kölbel,Haga,Gtbg, 9.1.01
Matros Albert Karlsson, Släp,Halland, 4.12 93 (24.7.40)
Matros J.Olsson, Njutånger, 3.7.13
Lättmatros B.Hellström, Rogsta, Gävleborgs län, 4.8.16

forts

SAGA 4.9.40

Crew list forts

Lättmatros Å.Åsbrinck, Hudiksvall, 24.11.07
Jungman G.Snell, Hudiksvall, 24.12 16
Eldare F.Wennberg, Forsa, 8.5.96
Eldare E.Rask,Forsa, 20.8.10
Smörjare K.Bergman,Stockholm, 3.3.06
(enligt rapporten 18 ombv, listan upptar 16 namn)
Följande var kvar ombord under bombraiden 4.9.40: Befh,1e styrman, 1e maskinisten, stuert, kocken och matros Karlsson.

Sjöförklaring i Sölvesborg 2.12 40 kl 10

Sakkunniga: A.Indebetou & W.Möller:inga frågor.

Befh Ljunggren: Hänvisat till sin rapport.

1e styrman Bångsbo: Kl 00.15 hade den besättningsman som gick vakt ombord hört flyglarmssirener och gått ner och purrat de övriga ombord. Lv-kanonerna hade varit i aktion c:a en timme och signalen "faran över" blåstes först efter c:a 1½ timme. Styrman,likosm de övriga ombord,vid flera tillfällen varit upp på däck i mörkret för att se efter vad som hänt.Vid ett tillfälle,dåhan var på däck, hade hörts en inte särskilt skarp knall som orsakat ett häftigt lufttryck,samtidigt osm det intillliggande fartygetkommit i gungning så att fartygen tryckts mot varandra. Bombnedslaget skett inte särskilt långt från fartygen. På morgonen talade han med 2 besättningsmän som vid bombnedslaget befunnit sig på den tyska ångarens däck och de berättat att tryckvågen varit så stark och svallvågorna så kraftiga att de trott att förtöjningarna till dykdalberna skulle slitas av och fartygen tryckas mot land.

Matros Karlsson: Väckts av flyglarmet ca kl 00.15 den 4.9 LV-batterierna vid hamnen givit eld under ungefär en timme framåt. Tidvis varit uppe på däck och då hört motorbuller från flygplan i luften men inte sett några. Dock sett en lysbomb dala ner i närheten av fartyget.Vid ett tillfälle, då han var under däck,förstått att en bomb slagit ner i närheten eftersom fartyget kom i gungning så att förtöjningswirarna sträckts och ett häftigt lufttryck hade uppstått.

Stuert Jansson: Mitt i natten väckts av häftig kanonad från lv-kanoner som var uppställda bara c:a 100 meter från fartyget. I anledning av kanonernas eldgivning vid flera tillfällen sprungit upp på däck för att se vad som hänt. Hört motorbuller från plan rätt över fartyget men inte själv sett några av dem. Iakttagit en lysbomb som lyst upp ett vidsträckt område. Han var på däck då tydligen en bomb föll i vattnet.Lufttrycket fått honom att studsa bakåt och de båda fartygen hade slagit ihop i den uppkomna sjöhävningen. Omedelbart sprungit ner under däck. (alla vittnena intygat att ingen spritförtäring ägt rum ombord 3-4-9)

SAGA 4.9.40

Besiktningsinstrument 26.11.40

Magistratsbesiktning ägt rum vid Sölvesborgs varv den 26.11.40 i docka.

Bordläggningen STB: 1 plåt förnyas,1 riktas i E-stråket,17 spant riktas.
-"- BB: 3 plåtar i F-stråket riktas, 10 spant riktas på plats
Akterdäck BB : 2 brädgångsplåtar riktas, 12 stöttor loss & fast.
Skadorna på ena sidan orsakats av sammanslagning med det tyska fartyget och på andra sidan av kollision med dykdalb vod en bombexplosion i Stettin.

Dispache 23.5.41

Dispachör Per Hasselrot och Heimdall funnit det egendomligt att så omfattande plåtskador inte observerats förrän i Stockholm 20-23.11.40. Först då anmälde rederiet till SKN. Saga reparerade i Sölvesborg 24.11-10.12 40 inkl även civilskador. SKN Ålagts betala 9900:28 i fartygets enskilda krigshaveri.

SKNEIII 191 **Dispachen överklagad**

Red AB Aegir överklagade 25.6.41 vid Stockholms Rådhusrättt dispachen med yrkande om ersättning för 4487 kr som påförts rederiet som enskilda utgift -Advokat Ludvig Schönmeyr för rederiet anfört att plåtskadorna upptäckts först vid dockning eftersom de tidigare legat under vattenlinjen. Då målet åter förekom 27.10.41 upplästes en skrift i vilken Aegir återkallat sin talan i alla delar sedan förlikningsavtal träffats.
Rederiet 2.10.41 erhållit från SKN 15150:28 i full & slutlig ersättning.

KK vol 136 **Memorial 19.12 40**

Bombnedslag i Sagas närhet. Ex officio BoB.

Egna noteringar

Data

Saga var en lastångare på 1077 brton byggd 1909 i Fredrikstad av stål L 69 B 10,7 Tillhörig red AB Aegir (Gunnar Lindqvist),Skeppsbron 30 i Stockholm. Den 11.7. 42 var Saga i Danzig utsatt för en bombraid,även denna gång utan nämnvärda skador

(Se Saga 11.7.42)

28.10.40 FICK C.F LILJEVALCH I EMDEN TRÄFFSPLITTER TILL AKTRE UNDRE BRYGGBANVÄGEN [illegible] AV EN LV-GRANAT.

TORKEL 11.9.40

SÄNKT AV BOMB UNDER BB-SIDAN I DEADMANS DOCK, DEPTFORD WHARF, LONDON.

Rapport

Ons 11.9.40 liggande i Deadmans Dock,Deptford Wharf,London, fartyget vatte fyllt efter bombnedslag i Dockan under fartygets BB-sida kl 16.35. - Rumslast av c:a 900 ton koks. Däckslast av c:a 300 ton koks till 3,2 meter höjd på fördäck, 2,8 ms höjd på akterdäck, stöttad med däckslaststöttor & nät. Djupg F 14'5" - A 15'3" 16 ombv. Skadorna kan ej bedömas förrän efter dockning. Befh skadad (Schock)

Journalutdrag

Ons 11.9 08.45 fortsatt lossningen. Luftvarning vid middagstid.Kl 14 fortsatt lossningen igen. Kl 16 ny luftvarning och besättningen till skyddsrum. Kl 16.35 föll en bomb ner i dockan mitt för lucka 3 förkant BB och en stor explosion inträffade med svåra påföljder för skrov och maskineri Brandbomb fallit på kajen intill fartyget varför en brandslang drogs ut. Då maskinisten skulle sätta igång pumpen visade det sig att pumparna var sönderslagna och att vatten inträngde och hastigt steg, i synnerhet i maskinrummet. För att förhindra pannexplosion beordrades släckning av fyrarna. Vid lågvatten stod fartyget i dyn varför tätning utifrån var omöjlig och inifrån kunde inget göras på grund av resterande last i lastrummen. El.ledningar, kranspår, järnvägsspår och vändskivor på kajen skadade och ingen lossning möjlig. London 20.9.40

A.K.Andersson
Befh

Maskindagboken

Ons 11.9 16.35 då vi befunno oss i skyddsrum på kajen hördes en kraftig ex-losion ombord på fartyget.Då vi skyndade ut för att se vad som hänt visade det sig att en bomb exploderat under fartygets BB-sida akter och att en eldsvåda rasade på kajen. Vid en hastig överblick nere i maskin, innan vattnet stigit så högt, upptäcktes bl.a att barlastpumpen var sönderslagen, halsen till bottenventilen avslagen,maskinmatarpumparna sönderslagna, överfallen till stödlagren i tunneln sönder, propelleraxeln lättat mm Som vattnet steg över durkarna rakades fyrarna och lättverken öppnades för undvikande av explosion.

KK vol 161 Crewlist

Befh Albert Leopold Andersson, Villa Sundborg,Mölle, 15.11.92 (18.9.39)
1e styrman Sigurd Larsen, Nötteröy, Tönsberg, 15.8.84 (N).
2e styrman Hjalmar R.Blick, Stockholm, 9.8-09
1e maskinist E.B.Dahlquist, Gävle, 9.3.90
2e maskinist Helge O.V.Bergman, Stockholm, 15.8.84.

Forts

TORKEL 11.9.40

Crew list forts

Föreståndarska E.M.Rifve, Hälsingborg, 26.1.00
Kokerska R.H.E.Björk, Landskrona, 16.5.11
Matros Johannes Henry Emil Johannesen,W.Hartlepool, 17.1.85 i Selby,Norge.
Matros O.W.Wallgren, Söderhamn, 22.1.01
Matros V.Pedersen, Lime, Danmark, 9.12 19 (D)
Lättmatros K.Andersen, Lime, Danmark, 31.12 19 (D)
Lättmatros W.Alonga, Laanemal, Estland, 9.7.02 (Est)
Smörjare O.H.V.Ekström, Karlskrona, 8.4.07
Eldare H.Knutsen, Stavanger, 13.1.97 (N)
Eldare W.Matthews, Sheperton, Australia, 21.12.14 (Australier)
Eldare E.R.S. Petterson,Karlskrona, 30.8.13

Daterad London 21.10.40

Sjöförklaring på generalkonsulatet,London 22.10.40 kl 11

Sakkunnig: Sjökapten Ragnar Snöbohm,London .
Maskindagboken inte kunnat hämtas eftersom myndigheterna inte tillåtit någon att gå ombord på fartyget.

Befh Andersson: Besättningen beordrats till skyddsrummet kl 16 vid flyglarm medan befh och matros Johannesen stannat ombord för att släcka ev. brandbomber. Kl 16.35 hördes suset av en nerfallande bomb och ögonblicket efter kom en våldsam explosion som lyfte fartygets akter högt upp i luften. All inredning i salongen, där befh befann sig, blev total förstörd.Befh schockad skyndat upp på däck och funnit att det brann på kajen alldeles intill fartyget,tydligen förorsakat av en hel del oljebomber och brandbomber.Då inget vatten kunde erhållas till fartygets brandslang,på grund av att explosionen slagit sönder pumparna i maskinrummet, hade befh och på kajen tillskyndande personer lyckats släcka elden med andra tillgängliga medel.Vattenståndet bara varit några fot ,varför fartyget stått i bottendyn och vattnet hastigt stigit inombords. (Deadmans Dock är en f.d torrdocka som ombyggts till lossningsplats) Först sedan vattnet hade runnit ut ur dockan hade han fått se en stor krater i dockans botten alldeles intill fartygets BB-sida tvärs förkanten av lucka 3. På utlagda plankor hade han tagit sig ner i dockan för att överblicka skadorna. Funnit intryckningar i själva slaget och flera större öppna nabelhål. På grund av vattnet inombords,som inte kunde beredas avlopp då fartyget vid lågvatten sög sig fast i dyn i dockans botten,visat sig omöjligt att täta läckorna vare sig utifrån eller inifrån. På grund av skadade lossningsanordningar på kajen kunde lossningen av kokslasten återupptas först den 28.9. Torkel dockats för reparation söndag den 13 10.

1:e styrman Larsen: Kl 16.35 från skyddsrummet intill kajen hört flera bomb-

TORKEL 11.9.40

explosioner alldeles i närheten som skakat skyddsrummet. Omedelbart begivi sig ut ur skyddsrummet och då sett hur hela fartyget skakat till följd av explosionerna. Båda livbåtarna hade slungats upp i luften och blivi svårt sönderslagna vid nedslaget. Då vattnet i dockan fallit sett en väldig bomb-krater i botten. Med de 2 maskinisternas hjälp försökt dra en presenning över fartygssidan för att täta hålet men misslyckats eftersom fartyget stc i dyn.

2e maskinist Bergman: Skyndat från skyddsrummet ner till fartyget efter bombnedslagen. Gått mer i maskin, där lejdarna hängde lösa, och funnit de skador som anges i maskinjournalen. Även talrika andra skador konsta-terats. Då vatten strömmat in hade furarna raktas ut och lättverken öpp-nats för attundgå pannexplosion. Därefter hade 1e styrman, maskinisterna, och matros Johennesen sökt täta hålen med en presenning från utsidan men dethade misslyckats. Eldsvådan på kajen inte skadat fartyget.

Matros Johannesen: Stod midskepps kl 16.35 då han hört det visslande ljude av fallande bomber,varvid han störtat ner i nedgångskappem till hytterna midskepps. Hört flera våldsamma explosioner och kastats som en vante mellan skotten. Möbler slagits loss från skotten, allting raserats. Då han kommit upp på däck var hela fartyget täckt av gyttja. Hjälpt till att försöka dra en presenning över skadorna i BB-sidan.

KK memorial 4 2 41 (Sjöförklaringen inkom till KK 21.1.41)

Orsak: Bomb från tysk flygplan. Ex officio Erik O.Bergström

BESIKTNINGSINSTRUMENT

Omfattande även beskrivning av bärgningsarbetet.

På uppdrag av Wm.Wilson & Co, Milburn House, Newcastle o/Tyne, har besikt-ning ägt rum fr.om den 16.9.40 vid Deptford Wharf, Thames Iron Works Dry Dock & Milwall Dock under provisorisk & permanent reparation.

Då bädden vid Deptford Wharf torrlades vid lågvatt unde skrovet över slaget hastigt besiktigas. Visat sig att det mesta vatt-net som läckt in i maskin-& pannrum kom genom den bräckta insugningsventile till barlastpumpen.Åtskilliga plåtväxlar läckte liksom ett stort antal nag-lar i bordläggningen.Med tidvattnets ebb och flod strömmade vattnet fritt ut och in ur maskinrummet och pannrummet, och vid högvatten steg vattnet halvvägs över pannor och huvudmaskin. Genom pannrumsskottet läckte vatten in i förrummet, tunneln vattenfylldes och en betydande vattenmängd kom in i akterrummet genom den skadade bordläggningen, tunnel, det skadade maskin-skottet etc. Vid högvatten steg vattnet i akterrummet över tunneln. En stoı träplugg tillverkades och drevs vid lågvatten in i öppningen efter den skac

TORKEL 11.9.40

ade insugningsventilen till barlastpumpen. De sprängda växlarna och naglarna ovanför slaget pluggades och kilades av folk från firman Mills & Knight Ltd. Lossningen av resterande last i rummen kunde återupptagas först den 28.9 och den 30.9 var all åtkomlig koks lossad. Återstoden kunde lossas först efter länspumpning av rummen.London Harbour Board hade inga transportabla pumpar att avvara, men på e.m den 3010 förde brandkåren ombord 2 motorpumpar som först länsade förrummet. Härefter nersänktes en av pumparna på buntrecessen i akterrummet och den andra riggades upp på akterdäck och började pumpa. Pumparna hölls sedan igång i flera dagar i akterrummet p.g av de svåra läckorna vid BB slag och inläckande vatten från tunneln och maskinskottet. Garn ingen i slaget var sönderslagen och slagen hade fyllts med gyttja och koks som täckte även tanktaket i närheten av skadan.Detta stinkande slam och all koks måste bortskaffas innan sjöslangarna kunde föras ner i slagen. S an större delen av vattnet länsats ut ur akterrummet konstaterades betydande skador å bordläggningen i slagrundningen BB i lastrummets förliga del. Tankmarginalplåtarna var bräckta och buckliga, spanten krökta,knäplåtar och vinkeljärn bräckta etc Försök gjorded att kila alla sprickor,nagelhål och öppna växlar. C:a 75 ton koks kvar i rummen och ingen lossning kunde ordnas av detta avrför denna last var kvar ombord när Torkel bogserades från Deptford Wharf till torrdockan. Försök att få ångaren in i Mills & Knight's Nelson drydock gick om intet, men Ministry of Shipping medgivit dockning för besiktning i Thames Iron Works drydock. Indockningen skulle ha ägt rum på f.m den 12.10 emn tjocka försenade indockningen till 13.00 då den genomfördes med assistans av 2 bogserbåtar. En motorpump behölls ombord för alla e ntualiteters skull men pumpen återfördes till Deptford på en pråm efter indockningen. Någon landförbindelse fanns inte. Först den 16.10 kunde vattnet i dockan pumpats ut p.g av pumpfel. Vid besiktningen konstaterats att Torkels botten är svårt skadad i förliga delen av akterrummet BB dår plåtarna var intryckta och korrugerade från kölen till F-stråket på en längd av 30'och motsvarande bottenstockar & spant var svårt böjda. Maskinskottet befanns buckligt och bräckt. Ett antal ventillådor, rör,maskindelar bärckta i maskinrummet. På grund av all gyttja som samlats i maskin-& pannrum och tunneln och på grund av slam och koks i akterrummet kunde ingen ingående undersökning göras. Som provisorisk raparation beslöts att svetsa en stålplåt över ventilöppningen och att före utdockningen svetsa alla öppna växlar och bräckta naglar. Även beslöts vidtaga åtgärder så att ballastpumpen skulle kunna användas för förpumpning från tankar & slag. Några av bottenventilerna öppnades och rengjordes och undersöktes för ev sprickor Ävenså öppnades donkeypumpen och undersöktes. Åtskilliga bräckta rör i slagen reparerats. Efter nämnda provisoriska och delvis permanenta reparationer utdockades fartyget den 12.10 och bogserades till West India Docks. Därifrån

TORKEL 11 9. 40

den 29.10 förhalat till MillwallDocks. Uppdraget att göra permanenta reparationer tilldelats firman J.Russel & Co och arbetena påbörjades flott i Millwall Docks och fortsattes i docka under vattenlinjen. Kokslasten i akterrummet i det längsta hindrat arbete där.Först måste BB panna reparera så att man kunde få upp ånga. Därefter lossades koksen till en pråm med fartygets egna bommar den 30.10 - 9.11.Pråmen "Perch" fördes sedan till Deptford Wharf för lossning. Detta arbete utfördes av J.Russel & Co. Sedan gyttja och slam avlägsnats inombords och sedan maskin utöppnats för besiktning ,konstaterades att 3 lageröverfall till axeln i tunneln var bräckta, att glanden i buntrecessen var bräckt, slaglänspumpnen var bräckt och i övrigt en mängd rörledningar & ventiler skadade. Alla hjälpmaskiner hade stått helt under vatten.Ett antal gjutjärnsdelar till ballastpumpen bräckt Ett stort antal ballast-& slaglänsrör i hela fartyget skadade liksom ett stort antal ång-, smörjolje-, kylvattensrör och ventiler i maskinrummet. Inredningen, träarbeten, el installationer etc i bostadsutrymmena omskakats och ett stort antal delar bräckta. På däck har ett antla ång-& spolrör bräckts,livbåtarna svårt ramponerats, ett skorsstensstag slitits av ,en winschcylinder bräckts etc

Bordläggningen BB: 4 plåtar förnyats, 9 riktats liksom BB slingerköl,7 st spant riktats, samt bottenstockar ochintercostaler.

Maskinskottet BB: 2 nya skottplåtar, div nya stag & vinkeljärn

Tanktaket i akterrummet:BB: 4 plåtar riktats, ny garnering. Ny cement i ballasttankarna och spantfacken.

Däck: Båda livbåtarna repareras,bräckta däcksplankor förnyas, reparation av däcksspolrör och ångrör.Nya kapell till 6 ventilatorer. Spricka i winsch nr 4 svetsas i BB ångcylinder.

Bostäder: Trädörrar och paneler repareras, glasrutor insättas, bostäderna rengöras, en hänglampa av mässing lagas, en radioapparat förnyas, en kylskåpsdörr lagas, avloppsrör och wc i befh hytt lagas, en mängd rörledningar repareras, målning.

I maskin: Ny fördelningstavla, alla el ledningar och armaturer ombord repareras, huvudmaskinens lågtryckskolonn lappas med plåt på 3 sidor mm, nytt ventilhus till slaglänspumpens utströmmningsventil, 6 nya kondensortuber, rep av ångdynamon, ballastpumpen och hjälpmatarpumpen. Hela maskineriet som stått under vatten och överdragits med slam och smuts och delvis rostat måste plockas isär och gås igenom. Ny pannisolering.Skador på maskintelegrafen åtgärdas mm mm I stort sett en genomgång av allting i pann-& maskinrummen.

Förråden: En mängd proviant, glas, porslin,verktyg etc förstörts.

xxxxx xxxx

TORKEL 11.9. 40

KALENDARIUM

11.9 fartyget bombskadat.

28.9 Lossningen av kokslasten fortsatts sedan kranar o.a reparerats.

30.9 Större delen av lasten utlossad.

3.10 2 motorpumpar förts ombord av brandkåren och tätningar påbörjats.

8.10 Tätningsarbetet avslutats. Pumparna igång sedan 3.10

13.10 Bogserats till Deptford Wharf, torrdocktat i Thames Iron Works torrdocka för besiktning.

16.10 Vattnet utpumpats ur dockan, besiktning, prov. reparation börjat.

21.10 Prov reparation av undervattensskadorna avslutats.

26.10 Utdockats och bogserats till H-shed i south West India Docks

29.10 Bogserats till P-shed in Millwall Docks

1.11 lossning till pråm av resterande last inletts.

3.11 sista koksen lossats till pråmen

11-25.11 Rengörings-& reparationsarbeten

26.11 indockats i Millwall drydock,legat där till den 18.2.41.

1941

18.2 Utdockats och bogserats tillkaj i Millwall Dock.

3.3 besättning påmönstrats.

5.3 Alla reparationer klara, avgått till Gravesend för lastning.

6.8 förnyades ventilfjädern till LT säkerhetsventil under lastning i Swanscombe.

Fortsatt kalendarium 1942 baserat på maskindagboken

7.4.42 i Garston tilldragning av 6 bultar i maskinramen.

10.4 Läcka i kondensorn,sprickan blivit större.

15 4 Sprickan i kondensorn cementerats.

9.5 På resa Maryport-Devonport.Axeln nersliten 1½ mm från nr 5 ramlager till nr 3 bärlager.

23 5 På resa Plymouth-Cardiff. På 04-08-vakten varmgång i nr 3 bärlager i tunneln & nr 1 ramlager,vilket meddelats befh.

25.5 På resa Cardiff-Milford Haven. Temperaturen ökat på ovannända lager.

26.6 I Barry (Dock Cardiff) skiftat 1 st kopplingsbult i första kopplingen i tunneln som var bräckt.

27.6 i Workington tilldragit alla bultar kring maskinpumparna som utslackats.

6.7 I Plymouth cementerat läcka i komdensorn & uppsatt en förstärkning från maskinramen.

15.7 - 8.8 reparerat i Barry Dock (i Cardiff). Insatt ny nr 3 axel,ungefär under lucka 3, den gamla brusten.Omnitning av skottet i nedgången till pannrummet. Nitarna sprängts vid bombanfallet i London 11.9.40.Insatt ny vinkel som de inte ville göra någor med i London.

27.10 Åter cementerat läckan i kondensorn.

2.11 Cementerat med järncement.

Forts

TORKEL 11.9.40

4.11.42 I Plymouth prov. rep. aktre kondensorlocket.
5.11 Åter cementerat sprickan i kondensorn.
9.11 Lloyds och ass.repr. besiktigat kondensorn.Tuberna skall uttagas, plåtarna losstagas och sprickan svetsas.
14.11 Sprickan svetsats.
23.11 Rep. av kondensorn inte fullt färdig. Inpressning av kitt.
(Fortsättningen av dagboken förlorad)
9-29.11. Reparerat kondensorn som läckt alltsedan 11.9 40

SKNEIII 185 TELEGRAM

Telegram 13.9.40 till rederiet från agenten i Hull,F.Bengtsson & Co ltd

" Anderson damaged engine and leaking amidships reportingfurther soonest=Bengtssons

Dito 26.9.40

" Anderson sunk on mud stop crew safe Websters attending and trying refloat steamer for drydocking stop reporting further when dry stop owing heavy expences now incurred please telegraph remit 1000 pounds confimr = Bengtssons

Telegram Wm.Wilson till SKN 20.9.40

Torkel sustained damage by enemy action attending =Wm Wilson

Dito 7.10.40

Torkel cargo discharged water pumped out and expected drydock end this week= Wm Wilson

Dito 23.10.40

Torkel examined drydock bottom badly damaged in way afterhold approx. 11 shell plates to deal with stop steamer undocked to await later turn in dry dock meantime cleaning holds and machinery =Wm Wilson

Red AB Tellus i brev t SKN 23.11.40

Besättningenhar tydligen avmönstrat efter handmen kvarstår ännu ombord befh, 1e styrman, 1e maskinisten och föreständerskan.Emellertid draga ju även de på grudn av krigsolyckan avmönstrade besättningsmännen ,enligt Redareföreningens avtal med resp. organisationer, en hel del kontanter i hyror, war bonus och ev reseersättningar för vilka kostnader, enligt vad v förstå, SKN måste till fullo häfta. ---Bäst vore om SKN godhetsfullt ville omhändertaga dessa underhansutbetalningar därute genom sitt därvarande ombud och uttelegraferar order härom.

SKN till rederiet 27.11.40

Meddelat att Nämnden sänt 10.000 pund till Wilson för reparationskostnader och f.n inte kan lämna några ytterligare förskott till rederiet à conto haveriet,utan måste avvakta utredning om reparationskostnaderna.

TORKEL· 11.9.40

Red AB Tellus 29.11.40 i 2 brev till SKN

anhållit att SKN skulle överta alla utbetalningar för haveriet. Den 30.11 skrev rederiet att det erhållit följande telegram från Hull:
"Andersson probably in drydock 4 weeks stop Calculate everything completed 6/7 weeks = Bengtssons" -Varav följder att haveriet och dess reparation praktikst taget kommer att draga 5 månader i anspråk."

Telegram Wilson till SKN 4 3.41

Torkel repairs completed 5.3 =Wm Wilson

Reparationen i Millwall Dock

Räkningen, daterad 30.9.41, från J.Russell & Co, Ship & Engine Repairers Butchers Road,Victoria Docks, ställd till Wm.Wilson i Newcastle omfattar 29 sidor och slutar på 11780 pund. Här finns poster som" Removing dirt & old in holds,tanks, tunnel, boiler, engineroom and on deck" och hyra av pråmar, tryckluft, lots och bogserbåtar för förhalning, dockhyra i 76 dygn (1485 pund), reparation av bryggskyddet av betongplattor, rep av av-magnetiseringsanläggningen, målning av däckshus,båtar,dävertar och master i "stone colour" ,förnyelse av 250 hatch wood wedges och 2 däcksslangar, nya le.ledningar och strömbrytare överallt ombord etc etc

För Captains accomodation står noterat:" Doors to captain's room taken off, new Yale locks supplied and fitted and doors fitted & rehung, bathroom-door repolished, new lock supplied, glass fitted in skylight, saloon sky-light sash renewed & new glass supplied, saloon lamp repaired, repairing the captains fw-tank and the drain for bathtub and washbasin, refoliating the saloon mirror.

F'castle & engineers messroom: All paintwork,tables,forms & floor washed with strong solution of soda.

Galley: Rapairing galley casing and the sink and Electrolux refrigerator.

Eftersläpande maskinskador

Som framgår av sid 6-7 fortsatte bl.a kondensorn att spöka 1941-42 trots reparation okt 41 i Newport,Mon. och fortsatta lagningar av en spricka i bottenplåten på akterkant med läckage som följd. Kondensorn åtgärdades i Nov 42 i Cardiff men hur länge det höll finns inte noterat. En spricka i matarpumpens vattencylinder skapade problem för chiefen Georgi Kask ända till reparation i Blyth 12-30.3.43. Dynamonmaskinen var under repa-ration i januari 43 sedan pistonringen, som antagligen bräckts 11.9.40, gått sönder. I mars 41 åtgärdades den läckande steam heatern till Salongen och huvudångröret till STB panna som läckt alltsedan bombningen 1940.

End

TORKEL 11.9.40

Hem till Oscarshamn 16.1.46

För första gången sedan mars 1940 kom Torkel den 16.1.46 till hemmahamnen Oscarshamn.Befh från 1943 var kapten Axel Spendrup,tidigare krigsförlist på Kexholm och Blankaholm. Se vidare Historik

---

Besiktningsinstrument 2.3.48

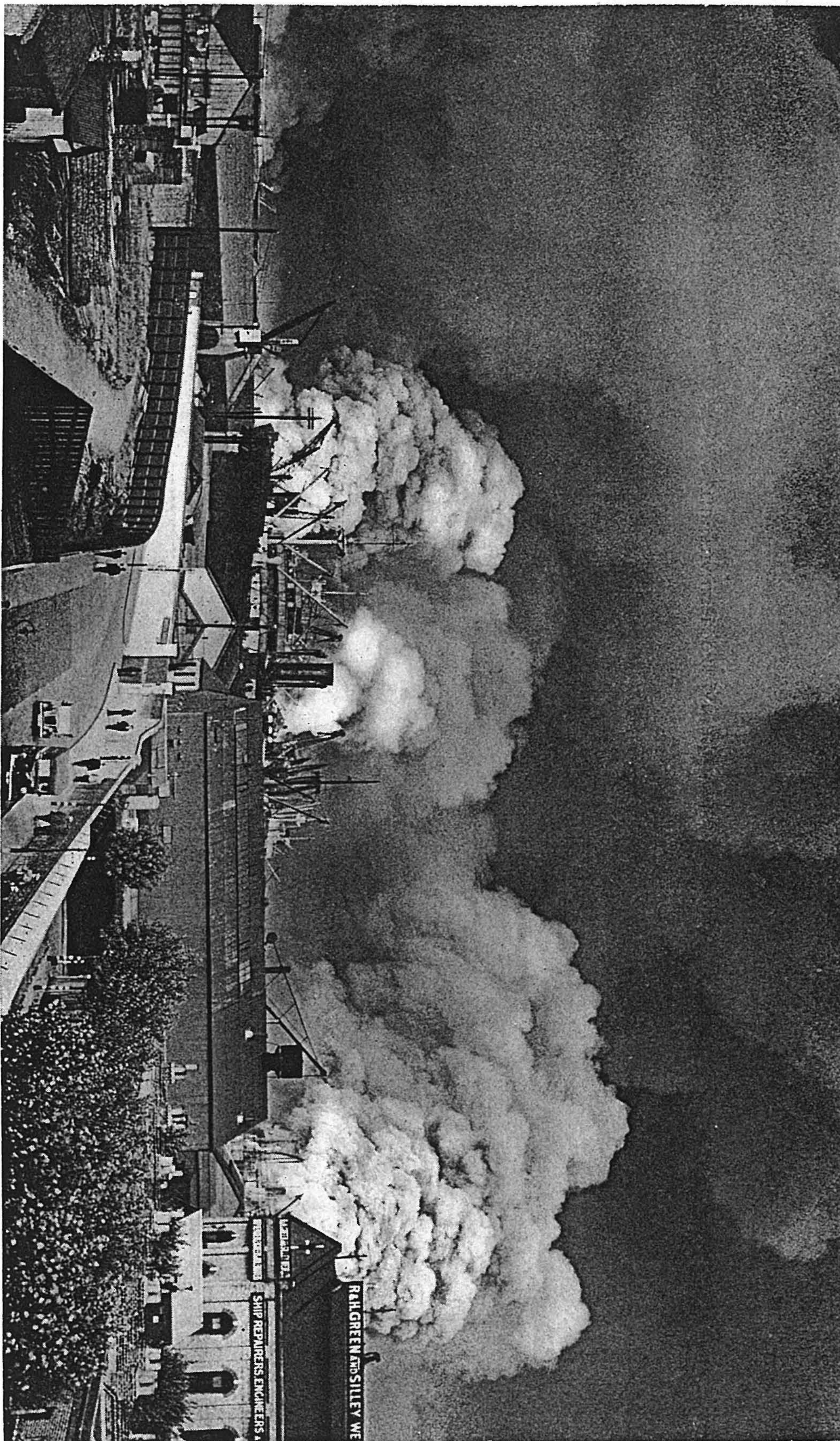
25.1.-24.3.47 reparerade Torkel vid Lindholmens varv i Göteborg. Av kostnaderna gick 41082 kr till bombskador och 2516 till beskjutningsskador samtidigt med att en del civilhaveriskador åtgärdades för 55000:- kr För rederiets räkning utfördes samtidigt klassningsarbeten för 525.000:- kr
I besiktningsinstrument 2.3 48 konstateras kvarstående ganska svaga intryckningar i bordläggningen på förkant av lucka 3 under trycklagret och in i maskin. Skador typiska för bombsprängning och sannolikt uppkomna 1940. Vid besiktning av maskin,som drabbats hårdast den 11.9.40, konstaterades att maskinskadorna var mycket omfattande och att t.ex huvudmaskinen låg 15m högre i förkant än i akterkant och att alltså maskinens aktre del satt sig. Förliga delen av vevaxeln var ur linje,trycklageraxeln spräckt på flera ställen mellan kammarna, dess kopplingsflänsar skeva. Det spräckta och så många gånger reparerade kondensorlocket kondemnerades och måste förnyas. Flera kulhål i skott, skärmar och luftrör fanns ännu kvar sedan kriget. Av instrumentet framgår att befh på svenska fartyg i Engelsk fart 1940-45 var hårt pressade av inskränkningarna i dagboksantecknandet. Naval Control förbjudit befälet att göra anteckningar om kurser och om händelser som kunde vägleda fienden om dagböckerna föll i fiendens händer. Journalföringen därför blivit ytterst knapphändiga och i avsaknad av nödiga detaljer som hänvisning till skador på fartyget.

Egna noteringar

BOMBNINGARNA DEN 11.9.40

Lör 7.9 upplevde London den värsta tyska raiden hittills med jättelika bränder i dockområdena. (Se foto 10,10) Ons 11.9 föll bomber i mindre skala över centrala London, över Lewisham (fullträff i ett skyddsrum),Woolwich,Deptford, Greenwich och Surrey Commercial Docks & Victoria Docks. Dagraider mot Dover och Southampton. I Southampton krävde bombningarna denna dag 41 dödsoffer och 91 sårade. Nattraider mot Hull, St.Helens, Cardiff,Plymouth och Marlow. Luftvärnet sköt ner 9 Heinkel-111, jaktflyget sköt ner 60 tyska plan sammanlagt till vilket kommer en rad osäkra fall. -Den 7.9 ödelade en bomb Svenska kyrkans läsrum vid Surrey Dock,London och sjöfolket måste hänvisas till den bombskadade norska sjömanskyrkan. I nov 40 ödelades helt svenska kyrkan och prästgården i en stor raid.

TORKEL 11.9.40



Surrey Commercial Docks, London 7.9.40
under en dagraid.

TORKEL 11.9. 40

HISTORIK

LaståNgare på 1190 brton byggd 1903 vid Mackie & Thomsson i Glasgow av st (Ex Yukon) L 70 B 10,4 Tillhörig red AB Tellus(Ing. Arthur Wingren) i Oscarshamn som i gåvobrev april 1933 övertog fartyget från sin far, f.d vicekonsuln Olof Wingren som sedan 1887 varit redare i Oscarshamn. Olof Wingren avled 97 år gammal den 16.6.41. -ss Yukon inköpts av rederiet mar 1927 från D.Rowan & Co i Glasgow för vilken Yukon sedan 1903 gått som "weekly boat" Wales-Nordspanien med kol & malmlaster. -Welldäckad med dee framing av den traditionella trampångartypen med 4 luckor,2 master,4 bomm Triplemaskin på 600 ihkr.- 13.11.38 grundstötte Torkel i tjockan på Parol grund vid Idö utanför Västervik på resa Wasa-Stansgate med trälast då hon hade ms Peter av Hamburg under bogsering mot Oscarshamn. Torkel hade påträffat Peter drivande med maskinfel mellan Öland och Gotland. Vid grundstötningen kolliderade fartygen och Torkel blev läck i förpiken,men inga större skador. - 17.11.39 på resa Påskallavik-Tyne i Barlast prejades Torkel i södra Kalmarsund av ett tyskt krigsfartyg och infördes till Swinemünde men frigavs den 7.12,samtidigt som ss Torö av Sthlm.- 20.12.39 i Holmsund drogs lättmatros Paavo Jaako Tannila (f.1.8.22 Ylivieska) in i 3ans winsch och dödades.- Den 9.4.40 lossade Torkel trävirke i Hull och blev kvar utanför spärren för resten av kriget i charter för Ministry of War Transport. Den 13.3.41 på resa London-Aberdeen med cementlast,befh A.L.Andersson, utsattes hon för flyganfall och hade sedan en kollision i i konvoj (Se 13.3.41) Den 16.5.42 bombades hon i konvoj ONS 92 (Se 16.5.4 Från 1943 var Axel Spendrup befh - han hade tidigare krigsförlist på Kexholm och Blankaholm - och Torkel hade otaliga krigsupplevelser med torpeder från ubåtar och m/t-båtar strykande tätt förbi stäven och bomber från störtbombplan kreverande i vattnet intill fartygssidan.Hon hade dock tur. Blev ordentligt omskakad och fick några kulor i skrovet,men ingenting så allvarligt som bombningen den 11.9.40. Värsta tiden var hösten 1944-våren 1945 då ubåtarna var desperata.- Till Sverige återkom Torkel sedan först dagarna före jul 1945 då hon anlöpte Trelleborg för en mindre pannläckas skull innan hon fortsatte till Oscarshamn dit hon kom den 16.1.46 efter 6 års bortovaro.Kapten Spendrup var kvar ombord.Efter bunkring fortsattes resan norrut för att lasta trä till England,men Spendrup avsåg att "lägga upp" då Torkel efter denna resa skulle tas in vid Lindholmens varv för genomgripande klassning och reparation av alla krigsskador. Spendrup skulle egentligen ha slutat på sjön 1934 men kände sig vid krigsutbrottet 1939 tvingad att gå ut igen och göra sin plikt istället för att leva ett tryggt liv hemma i Kopparbergslän. - Den 20.3.46 togs Torkel in vid Lindholmen i Gtbg för klassnings-och ombyggnadsarbeten som pågick till 14.3 1947

TORKEL 11.9.40

Hon fick nya däckshus,däck och inredning och maskineriet genomgripande renoverat. Den 26.4.47 avgick Torkel från Göteborg till Antwerpen med full last av styckegods, bl.a 22 Volvolastbilar. Reparationen av alla krigsskador kostat SKN 116.956:14. - Den 14.10.48 på resa Svartvik-Luleå i Barlast fick Torkel grundkänning vid Liljeuddens fyr kl 22 i regntjocka och fick betydande bottenskador utan att gå läck,- Natten till fre 30.5. 1952 på resa Sundsvall-W.Hartlepool med trälast låg Torkel förmaskin-reparation på Helsingörs redd svår slagsida på grund av läckage mellan bottentankarna och måste med STB brädgång under vatten bogseras i lä utanför Snekkersten. Det gick inte att trimma tankarna och fartyget fick bogseras till kolkajen i Hälsingborg där pumpar insattes och lasten omstuvades.Först efter prov. reparationer kunderesan fortsättas.- 25.10.53 grundstötte hon i tjocka på Omö NW Flak vid Naestved,tog sig flott för egen maskin efter 11 timmar och avgick till Oscarshamn för besiktning. - På sin sista resa under svensk flagg ,befh Nils Jacobson, anlöpte Torkel i nov 1953 Port Talbot för propslossning. Lotsen som tog in henne skulle pensioneras och gjorde sin sista arbetsdag,Det visade sig att det första fartyg han lotsat då han var ny i tjänsten 1903 var ss Yukon av Glasgow och således blev Torkel även det sista fartyget han lotsade i sitt liv. - I sept 1954 sålde red AB Tellus konkursbo Torkel för 117.000:- kr till Carl Persson & Söner i Ystad för nedskrotning, men Perssöner sålde för 150.000:- fartyget till ett rederi som satte henne under Costa Rica-flagg.Köpare var en holländare, vanHoolwerff, och en arab, Alkhalid Linet, med den förstnämnde som huvudredare och hemort Puerto Limon,Costa Rica. De kostade på fartyget över 300.000 kr i klassningskostnader och sedan fortsatte ss Ahmad Saud att gå i Nord- & östersjöfart, redad från Rotterdam. I mars 1955 kom Ahmad Saud till Stockholm med last av bilar och lastade sedan trä vid Norr Mälarstrand. Uden 2.2.56 kom början till slutet för den nu 53-årige trotjänaren. Tidigt påmorgonen tors den 2.2.56 i väntan på lots pressades ångaren av isen på grund vid Södra Skålen, SO Hävringe, och blev stående hårt på, läck i höjd med lucka 2. Först sön 5.2 kunde Hermes och Titan få henne flott sedan däckslasten av sulfitved lämpats överbord,och hon togs in till Oxelösund för lossning av rumslasten. Skadorna visade sig för stora för att reparation skulle löna sig och Ahmad Saud såldes till nedskrotning i Hamburg.

TROLLEHOLM 13.9.40

AV CENSUREN MÖRKLAGD BOMBNING - EV. SKADOR VID BOMBRAID I HAMN.

Inga detaljer

Svenska Amerika-Mexicolinjen i Göteborg meddelade den 6.11.40 SKN att de från sin Londonagent mottagit följande telegram:
"Allan reference ours 16.10 also paid pounds 21-10-0 repairs bomb damage which suppose recoverable under war risk policies."
(Med "Allan" avses "Trolleholm".)
Skadorna ifråga uppstått 13.9. & 26.9.40 till följd av enemy action

Wm Wilson & Co, SKN:s agent i Newcastle o/Tyne, sände 12 12 40 till SKN sin survey report efter att ha besiktigat Trolleholm i London och konstaterat lättare bucklor i 5 bordläggningsplåtar på STB låring vilka inte behövde repareras eftersom de inte berörde sjövärdigheten. Följande reparationer utförts:

Dörrar & dörrkarmar intryckta på BB och STB sidor av aktre däckshuset till besättningens skans.
Dörr och karm intryckts till besättningens wc akterut.
Tvättstället spräckts i befälets badrum.
Dörren till maskinisternas wc klämts fast och låset brutits sönder,
Buckla i däcksplåt intill poophuset.
Arbetsbåtens kapell på båtdäcks BB-sida svårt bränt.
Ackumulatorlådan till radioanläggningen på båtdäck om BB krossats.

Dessa skador reparerades samtidigt som kollisions skadorna med ss Holmpark (se 11.7 40) och kostade pund 21-10-00 = 362:28 kr
Arbetet utfördes vid messrs. R & H.Green & Silley Weir Ltd i London.
SKN 15.8.42 ersatt rederiet med 269:60

Naval Control förbjudit journalföring

Fr.o.m augusti 1940 förbjöds befh på svenska fartyg i charter för Ministry of War Transport av Naval control att i loggboken införa styrda kurser, konvojanslutnigspositioner etc och krigshändelser som bombanfall, ubåtsattacker, m/tbåtsanfall ,vilket framöver skulle bli ett stort problem för krigsförsäkringen, eftersom krigsskador på fartygen inte kunde hänföras till givna datum och händelser. (Se Torkel 11.9.40 sid 9, Vestanvik 18.8.40

Historik

Trolleholm sänktes den 25.3.41 av hjälpkryssaren Thor i Sydatlanten.
Se 25.3.41 för historik.

LAPONIA 15.9.40

ORKANRESA MED JÄRNMALMSLAST - MANSKAPSINREDNINGEN UNDER VATTEN, 3 DÖDA.

Rapport

Avgick Rio de Janeiro mån 26.8.40 destinerad till New York. 8250 ton järnmalm. Shupg F 26'5" - A 26'5" 34 ombv

Sön 15.9.40 på lat N 35 - long W 69 c:a 14.45 skadad i orkan,Ost 10 Beaufort med hög ostlig sjö, överskyad luft. 3 man döda, en skadad.Poophusets akterskott intryckt,manskapsavdelningen,styrmaskinsrummet mm vattenfyllda,trädäcket upprivet, inredningen såväl uppe som nere helt borta, aktre bryggan svårt skadad, kompass och reservstyrning obrukbara, en flotte borta och en hel del andra skador.

Journalutdrag

Mån 26.8 kl 15.50 avgått Rio.

Sön 15.9 Vakten 08-12,barometern fallit från 748 till 741½.Vind Ost 8 Beaufort med hög tilltagande ostlig sjö,slingring och svår överspolning, mulen luft,regn. Kl 10.50 slagit ½ fart.

Vakten 12-16, barometern fallit till 730.Vind O 10,överskyad luft, hög ostlig sjö . kl 12.10 ½ fart. Kl 13.12 sakta fart.Kl 13.35 stoppat maskin halat in loggen,pumpat ut olja från maskin för att dämpa sjöarna.C:a kl 14.45 kom en oerhörd sjö forsande in från BB låring och gick över så gott som hela fartyget. Akterskeppet fylldes därvid genom akterskottet till poophuset vilket helt slogs in.Vattnet forsade ner i manskapshytterna, mässar och tvättrum, i pannrummet och styrmaskinsrummet.De som befunno sig akterut kom midskepps bärande det illatilltygade liket av motorman S.Rasmusson medan motormännen O.Jphansson och E.Hansen saknades. Befh omedelbart beordtar 1e styrman att undersöka möjligheterna att komma akter Detta lyckades genom förråd och mellandäck,varvid konstaterades att låsanordningen på dörren till manskapsavdelningen sprängts bort av trycket, varför dörren stod öppen och vatten strömmade in i lastrummet . Styrman lyckades med några mans hjälp få stämpling på dörren. Matros Sigurd Bengtsson skadats - brutna revben? - Assuransens ombud i NY och rederiet telegrafiskt underrättats. - Vakten 16.20. Barometer 727½ - 730. Vind NO 10, NW 10 respektive kl 18 och 19, mulem luft, hårdaregnbyar,grov brytande sjö och dyning med våldsam överspolning. Snarast därefter vidtogs alla för tillfället möjliga åtgärder att genom stämplingar förstärka skottet mellan manskapsinredningen och Nr 5 mellandäck. påfrestningarna var stor men stämplingen visade sig hålla.Manskapet , som förlorat alla sina tillhörigheter, inlogerades midskepps. Övermaskinisten ,som stod i sin hytt, såg brottet komma och rusade omedelbart ner i maskin där han erhöll order av befh att öka utpumpningen av brännolja. Han begav sig sedan in i tunneln där vattnet då nedkommit varför han retirerade ut i maskin och lät stänga tunneldörren. Befh beordrat telegrafisten anropa fartyg i närheten

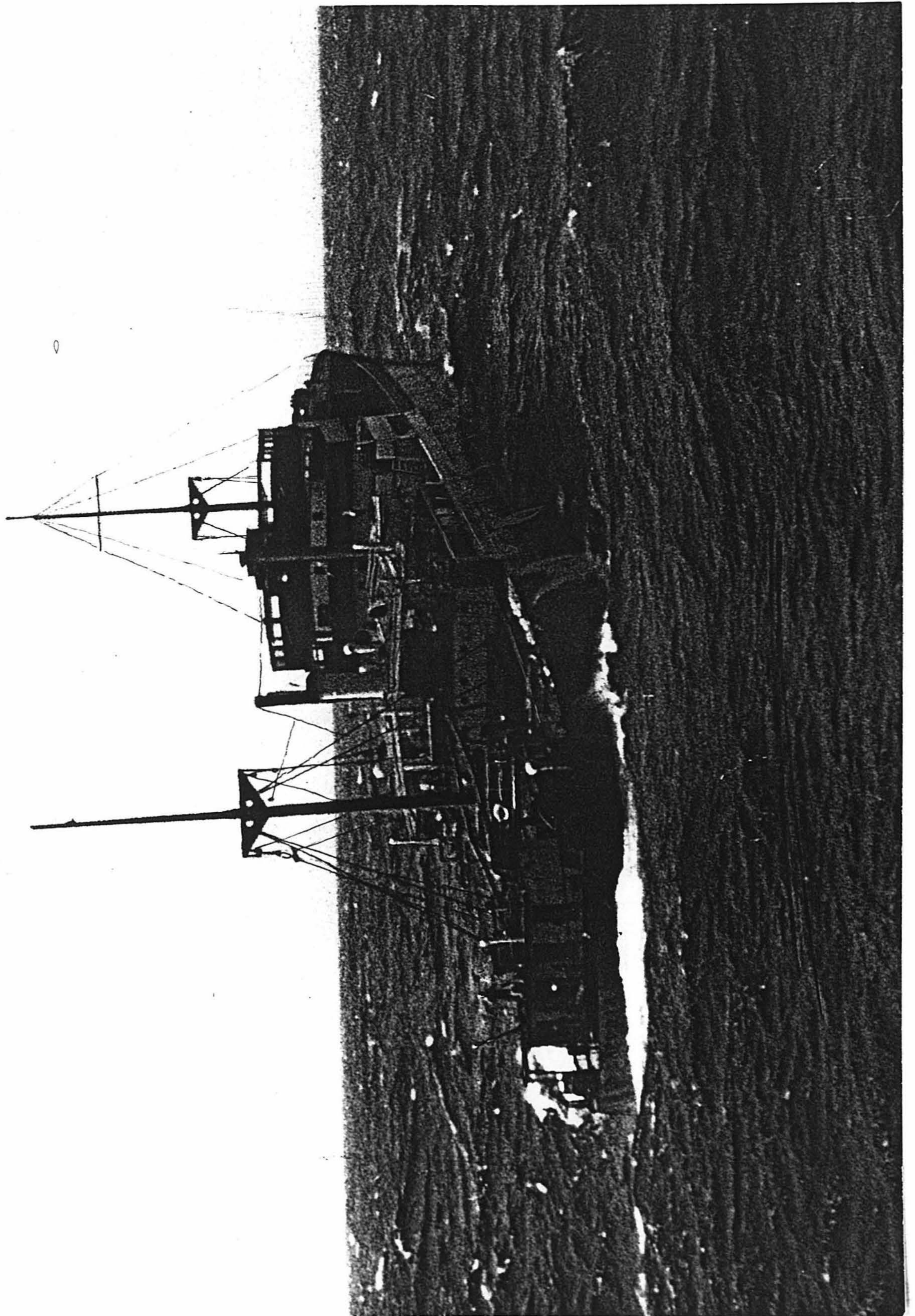
LAPONIA 15.9.40

för assistans. Lä livbåt gjorts klar.Telegrafisten senare erhållit förbindelse med Amerikanska fartyget President Roosewelt.Då befh nu märkte att fribordet akter minskades oroväckande utsändes SOS som bl.a besvarades av sistnämnda fartyg vilket nu stävar emot oss.Befh var nu övertygad om att akterpiken måste ha blivit vattenfylld genom avslagna svanhalsar o.dyl.

Mån 16.9 vakten 00.00-04.00. Barometer 745-749. Vind WNW 10. Kl 03 vind NWtW 10.Kl 04 vind WNW 10. mulen luft, hårda regnbyar,grov brytande sjö och dyning med våldsam överspolning. Sjöarna bröto i ett över akterskeppet men (ans lucka höll,trots att 2 av 3 presenningar skadats. Så snart tillfälle gavs pålades där ny presenning som surrades gott ned. Samtidigt konstaterades att aktre däckshusets akter kantskott helt intryckts, att trädäcket var upptivet ochinredningen såväl uppe som nere bortspolad,akterbryggan svårt skadad, såväl kompass som reservstyranordning obrukbara, en flotte akter borta samt en hel del andra skador. Vakten 08-12. Barometer 752½. Vind NWtN 6-5,något avtagande sjö.Kvarlevorna av motorman Rasmusson tydde på skallbrott. Han begravdes i havet omkring kl 08 och dessförinnan jordfästes han av befh enligt Svenska psalmbokens ritual- Kl 10 ankom ss President Roosewelt och kvarlåg hela förmiddagen varvid div telegram utväxlades. - Vakten 12-16. Barometer 755. Vind NWtN 5. Lätt skyad luft, hög sjö med slingring och överspolning. Enär väderleksförhållandena förbättrats så att arbetena med tätningen av nedgången till manskapsavdelningen kan avslutas under e.m och 5ans lucka omskalkats under f.m ansåg befh den värsta faran över, i synnerhet då även akterpiken var läns vid 14-tiden. ss President Roosewelt fortsatt sin resa enär, bland de fartygmed vilka radioförbindelse erhållits, U.S Coast Guard cutter "Sebago" var nära, och syntes detta befh mycket lämpligt att assistera oss. - Vakten 16-20. Barometer 758. Vind NWtN 5-3. Lätt skyad luft,hög sjö med slingring och överspolning, avtagande sjö. Då vattnet sjönk undan i manskapshytterna hittades det illa tilltygade liket av motorman E.Hansen somsyddes in och sänktes i havet kl 19.15 efter jordfästning av befälhavaren. Inga spår efter motorman O.Johansson kunde anträffas. Pejling av alla tankar & rännstenar somkunde åstadkommas företagits. Desamma läns.

Tis 17.9 Vkaten 08-12. Klar luft, hög dyning,slingring. Efter att ha påsatt wiretaljorna på övre roderpinnen ställt rodret midskepps,- U.S.Sebago anlänt och befh i samråd med en officer därifrån överenskommit att försöka bogsera fartyget i väntan på temporär översyn av vår akterwinsch och styrmaskin .En sjukvårdare från U.S.Seabgo kommit ombord på befälhavarens begäran för att se till matros Bengtsson som troligen fått ett

LAPONIA 15.9.40



Lapooia sedd från President Roosewelt 16.9.40

Photo:International Press.NY.

LAPONIA 15.9.40

par revben bräckta. - Vakten 08-12. Barometer 760,vind NtO 1. Hög dyning med slingring, klar luft. Kl 11 drivande med vind och sjö. Kl 12 under bogsering. Använt bägge maskinerna för att söka styra fartyget under bogseringen. Vakten 12-16. Klar luft, hög dyning med slingring. Kl 13 under bogsering. Kl 13.10 sprang bogserkabeln.Befh erhållit telegram från assuransens ombud i NewYork att bärgnongsfartyget Resolute är på väg och beräknas inträffa under morgondagen. För att ha verkligt sjödugli̇g fastsättningsanordning för en ev. bogsering i händelse inte rodretblir klart,har befh beslutat sig för att lägga av STB ankare. Att söka få in ankaret omöjligt på grund av den svåra sjögången. Kapat ochlagt av STB ankare och 15 famnar kätting. - Vakten 16-20. Barometer 759, vind 0.2. - Klar luft,hög dyning,slingring. Kl 16.15 fast igen i Sebago. Kabeln sprang åter kl 17. Då befh vid samma tid av maskinchefen blivit varskodd att styrmaskinen och winschen nu voro klara kunde äntligen sättas full fart och fartyget få fortsätta resan. Överenskommelse träffats att styra efter Sebago som ledarfartyg. Kl 16.15 drivande med vind och sjö. Kl 17 under bogsering. Kl 19 drivande med vind och sjö. Kl 20 gått för egen maskin och styrt med nödstyranordningarna.

Ons 18.9 vakten 08-12. Barometer 764, vind N2,klar luft, hög dyning , slingring. Kl 10 kom Resolute inom anropningshåll, och tillfrågades vad order hon fått,varpå svarades :" To assist you to Norfolk,Virginia, or New York." Befh meddelat Resolute att"vi kan göra 10 knop,allt synes fungera väl, styr nu för New York, följ efter i händelse vädret skulle försämras eller annan oförutsedd händelse inträffa." Sedan US Sebago återlämnat timmerman J.Mojlanen -somsedan igår vårdats därombord för en tidigare åkomma - tackade befh detta fartyg för hjälpen,varefter det satte kurs på sin bas. Resan fortsättes och Resolute håller sig akterut på vederbörligt avstånd. Kl 10.05 styrt efter Sebago,stoppat maskinerna maskinerna. Kl 11.10 legat still, satt full fart.

Tors 19.9 Vakten 20-24. Kl 21.18 fått lots ombord vid Ambrose fyrskepp Befh anropat Resolute göra fast långs sidan för att hjälpa till att stötta fartyget i rännan upp till karantänsstationen. Kl 21.30 Resolute fastgjord å STB låring. Kl 23.10 anlänt New York. Ankrat å karantänsstationen Ellis Island, BB + 45 famnar. Kl 23.15 lagt av Resolute,

Djupg F. 25′3″ - A 26′9″ . M. 26′0″ .

Fre 20.9 07.55 till ankars. Hivat upp för att gå in till kaj assisterad av lots och 3 bogserbåtar. 09.45 förtöjda med STB sida till lossningskajen i Claremont Terminal,Jersey City.

Ombord 20.9.40

Ernst W.Nordquist

Befh

LAPONIA 15.9.40

Crew List

Befh Ernst Wilhelm Nordquist, Oxelösund, f-90 (12.8.39)
1e styrman John Åke Mossberg, 36 år
2e styrman Thor Leif Schaeffer, 37 år
3e styrman Fimn Andreas Thane, Trondheim, f-11 (14.1.40)
Telegrafist Uno Hilding Åslund, 36 år
Chief Nils Emil Pettersson, Hälsingborg, f-90 (19.8.39)
2e maskinist Fritz Einar Nilsson, Sthlm 37 år. Mönstrade 10.3.41 i Newpor News på ss Daphne av Brändö som 1e maskinist för att komma hem via Petsamo. Daphne avgick 19.3.41 med kollast och försvann med man och allt, torpederad i konvoj SC 26 den 3.4.41.
3e maskinist Gunnar Otto Hansen, Köpenhamn, f-12 (12.8.40)
4e maskinist Karl Gustaf Karlsson, 35 år
Båtsman Oscar Gösta Petterson, 36 år
Timmerman Johan Hjalmar Mojlanen, 52 år finsk
Matros Sigurd Alex Bengtsson, Hälsingborg, 29 år, f-11 (28.8.38) skadad
Matros Fredrik Gustav Eriksson, 37 år
Matros Alf Dahlmo, 37 år
Matros Fred Skjelbred, Stokket,Norge, f-17 (9.7.40)
Kättmatros Rolf Olai Olafsen, Hamar, f -17 (28.1.40)
Lättmatros Martin Josef Bjerkan, 20 år norrman
Lättmatros Anders Jaocobsen , 24 år -"-
Lättmatros Kristian Karl Kruse, Färöarna, f-19 Dansk (13.8.40)
Lättmatros Sigvard Nils Nilsson, 18 år
Jungman Axel Bertil Petterson, 18 år
Jungman Johan Asbjörn, Jaocobsen, 18 år norrman
Steward Lars Olof Olsson, 22 år
Kock Helge Sven Petersen, 22 år dansk
Kockelev Sarmiento Francisco, 23 år - Rio de Janeiro
Uppassare Ivar Tormoed ~~Rörvik~~ Rörvik, 18 år normman
Uppsarre Ynge Gunnar Lindh, 31 år
Elektriker Poul Thomas Skounborg, 26 år dansk
† Motorman S.Rasmusson
† Motorman O.Johansson } Inga data för de omkomna
† Motorman E.Hansen
Motorman Van Bendit Renterghem , 48 år - Belgare
Motorman Fran Ivar Lindström, Köpmanholmen, f-08 (29.1.40)
Motorman Algot Lorentz Olsson, 28 år

LAPONIA 15.9.40

Maskindagboken

Sön 15.9 Kl 10.48 satt 3/4 fart. Kl 12.06 ½ fart. Kl 13.10 stopp BB maskin. Kl 13.25 stopp STB maskin.Efter maskinerna stoppats erhölls order att släppa ut olja.Oljan togs från STB dagtank och pumpades på utsidan med sanitetspumpen. Omkring kl 14.30 kom en brottsjö som slog sönder huset akter .Order erhölls då att öka oljeutsläppningen varför stora barlastpumpen igångsattes från 4ans STB tank. Tunnlarna undersöktes och då vattnet forsade ner genom reservutgången akter stängdes tunnelluclan. Omkring kl 17 började barlastpumpen släppa varför 5ans STB tank pejlades, för att utröna hur mycket olja som kunde undvaras. När pejllocket avskruvades kom en vattenstråle utrusande.Saken rapporterades till befh varefter beslutades att länsa tanken,detta för att höja fribordet i lovart. Kl 19 var tanken tom varefter 5 st reservsmörjoljefat ,vilka voro under backen,togs i bruk för vågdämpningen. Länsningen till tunnlarna oklarats av trasor tec. Alle man av maskinpersonalen satts i arbete med länsning och rengöring av silar och rör från haveriet till midnatt,

Mån 16.9 Vid midnatt öppnades tunnelluckan till maskinen för att därifrån länsa ut vattnet och därigenom höja fribordet akter då faran var överhängande för att lastrumsluckorna skulle slås in. Därvid förmärktes en stark lukt av Tetrakloretylen,beroende på att fatet med Tetraklor blivit sönderslaget.Allla medel användes för att få maskinrummet läns och vattnet steg upp till aktre generatorn på BB-sidan. Vid 03-tidenslogs tunneldörren igen för att få battnet stt sjunka i maskin. Kl 04 öppnades luckan för fullt. Så snart möjligheter nfanns sattes allt tillgängligt folk in för att plocka ut en massa bråte ur tunnlarna för att komma åt akterpikens ventil som sitter längst inne i tunneln. Flera försök att nå ventilen gjordes under förmiddagen. Först kl 13 lyckades övermaskinisten ochhans medhjälpare att öppna den. De voro då mycket medtagna men hämtade sig raskt efter lämplig behandling. Länsningen av akterpiken igångsattes omedelbart och kl 14 var piken läns. All tid härefter ägnades åtlänsning och att komma intill styrmaskinen.

Tis 17.9 I dagbräckningen företogs en undersökning av styrmaskinsrummet varvid det konstaterades att rodret låg mycket hårt över åt STB, men då inget syntes vara bräckt gjordes reservtackel klart och rodret lades midskepps. Vid ny undersökning kl 09 visade det sig att reservstyrningen inte fungerade tillfredställande.Kl 17 var styrmaskinen justerad och aktre förhalningsspelet överhalat. Klart för gång kl 19.05. Full fart 19.07. Tagit bort det gamla trasslet och oljevekarna i stödlagren i tunnlarna,lagt dit nytt trassel och satt in nya vekar och spolat lagren rena med maskinolja. Arbetat med länsledningarna från tunnlar och

LAPONIA 15.9.40

från tunnlar och rännstenar.Undanröjt plankor,kläder och annat gods från manskapsinredningen som spolats mer i tunnlarna.

Ons 18.9 kl 10.08-11.10 maskinerna stoppade.Reparation av aktre förhalnin spelet.Rengöring av labyrinttätningen kring STB maskinaxel.

Tors 19.9 Kl 20.30 klart för lots. Väl i maskin 23.23.Ankrat.

Fre 20.9 kl 07.58 klart i maskin för gång till kåj. Vid kajen 09.46.

New York 22.9.40

Nils E.Petterson

Maskinchef.

Eget 2e maskinist Nilsson hjälte ombord.

Laponias 2e maskinist Fritz Einar Nilsson, Sthlm 37 år, räddade chiefen Pettersons liv under kampen nere i maskinrummet för att hålla fartyget flytande. Tidvis arbetade man till halsen i vatten ,som strömmade in från tunnlarna tillsammans med giftiga gaser från ett krossat fat med Tetraklor etylen. Chiefen blev gasförgiftad och förlorade medvetandet under arbetet inne i tunneln sedan gasmasken vattenfyllts så att han måste slita den av sig. Med fara för eget liv lyckades Nilsson släpa ut honom i maskinrummet och blev då ssjälv svårt gasskadad. All möjlig bråte forsade omkring även i maskin från den sönderslagna manskapsinredningen som spolats ner i tunnlarna och vidare ut i maskinrummet. Maskinpersonalens arbete var heroiskt överlag . - På Laponias nästa nedresa till Sydamerika fick Nilsson bärmesl vid passagen genom Panamakanalen och måste läggas in på sjkkhus i Valparai I Chile. Efter att ha blivit återställd ville han hem till Sverige och sök efter ankomsten till New York hyra på ss Daphne av Brändö, ett de facto sx svenskägt fartyg som lasade kol för Petsamo i New PortNews.

Försvann medss Daphne av Brändö

ss Daphne av Brändö på 1939 brton, byggd 1920 i Sliedrecht av stål,ägdes sedan 1936 av skeppsredare Tore Ulff i Stockholm men gick under finsk flag och lämnade 26.9.39 svensk hamn med last till USA och kom sedan utanför spärren. Sedan Petsamotrafiken kommit igång i dec 1940 (den stoppades i juni 1941) beslöts det att söka få hem Daphne. I tidsbefraktning för den finska staten lämnade Daphne Newport News med last av 1780 ton kol och med 22 mans besättning den 19.3.41 för att gå till Petsamo.Befh var Ivar Eriksson,Mariehamn och de flesta ombord var finnar och danskar.Enda svensk ar var laponias f.d.2e maskinist Nilsson och en lämpare G.Andersson,Gtbg. som båda mönstrat på Dephne 10.3.41 i Newport. Daphne försvann med man och allt och det klarlades efter kriget att tyska ubåten U-69 torpederade henn den 3.4.41 i konvoj SC 26 Sydney- UK varvid hon sjönk omedelbart. U-69 sänktes på morgonen den 5.4 av eskortfartygen. (U-69 von Hippel) - Daphne var kaskoassurarad i Lloyds,London för 800.000 kr. Tore Ulff AB, Norrlands gatan 2,Sthlm kopplade in UD för att få ut försäkringen och den 4.7.41

LAPONIA 15.9.40

fick bolaget från Lloyds ut 767.616:- kr sedan Lloyds övertygat sig om att endast svenska intressen funnos i Daphne. (UD HP 80c 3514)

KK vol 94

Sjöförklaring på generalkonsulatet i New York 26.9.40

T.f.2e vicekonsul Claes Carbonnier.

Sakkunniga: Sjökapten A.V.Lindqvist på SAL:s NY-kontor och ms Borens befh sjökapten H.Hansson.

Befh Nordquist: I motsats till föregående resor hade befh denna resa beslutat sig för att följa storcirkeln till NewYork för att i möjligaste mån undvika de i september månad ofta förekommande från Västindien utgående orkanerna. Tidigare resor hållt mera västlig kurs. Då Laponia 14.9 befunnit sig c:a 40 sjömil W Bermudas erhöll han telegrafisk stormvarning att en orkan väntades passera Bermudas på kvällen den 15.9. - Samma stormvarning angav orkanens kurs till NO-lig,varför befh, då han beräknade att på kvällen 15.9 vara c:a 350 sjömil NW Bermudas,inte ansett skäl föreligga att lägga om kursen eller ev uppsöka hamn. Denna väderleksrapport hade bekräftats på morgonen 15.9 men längre fram på dagen hade meddelats att orkanan ändrat kurs till rv nordlig och att den ökat i såväl fart som spridning. Befh hade då fått klart för sig att det var lönlöst att söka undkomma med ett malmlastat fartyg som gör endast 9 knop. Då orkanen kommit hade han beslutat sig för att låta fartyget liggastilla då hans erfarenhet visat att detta vore väl så lämpligt som att söka vända fartyget upp mot vinden. Det hade f.ö inte varit så lätt att vända med det tungt lastade fartyget.Beträffande den långa tid som förflutit innan resan kunde fortsättas,ville befh framhålla attman med hänsyn till de skador inredningen lidit (el.installationer etc) så hade man inte kunnat hålla på med mer än en sak i sänder. Han hade ansett att det viktigaste var länspumpning och därför börjat med det. Befh omtalade att de omkomnas anhöriga underrättats genom rederiet som även komme att till dem utbetala de dödas innestående tillgodohavanden inklusive ersättning för förlorade effekter.Alla de avlidnas ägodelar hade gått förlorade.

3e styrman Thane: Varit på bryggan vid tillfället. Han hade strax innan brottet gick över fartyget sett Johansson och Rasmusson på akterdäck men inte sett dem sedan brottet gått över fartyget. Johansson måste ha spolats överbord och Rasmussons lik hittades senare fastklämt mellan akterriggen och brädgången.

3e maskinist Hansen: Vakt i maskin då brottet gick över. Hade sig inte bekant huruvida någon just då använt sig av reservutgången från tunneln till manskapsavdelningen akter. Dörren torde ha stått öppen i manskapsavdelningen eller också kan den ha slagits upp av vattenmassorna akter som sedan forsade ner i tunneln.

LAPONIA 15.9.40

Motorman Lindström: Tillträtt sin vakt i maskin kl 12.30 och då använt sig av tunnelreservutgången för att ta sig till maskinrummet.Dörren i manskapsavd. hade stått öppen och han hade endast skjutit igen den efter sig.

Chiefen Petterson: Besättingen brukade i hårt väder använda sig av tunnelreservutgången.Dörren till densamma alltid öppen utom i hamn.

Matros Skjelbred: Stått till rors. Inte sett något av vad som försiggått akterut på fartyget.

Matros Olafsen: Vakt på bryggan. Omedelbart före brottsjön sett 2 män på akterdäck av vilka han igenkänt den ene som Rasmusson. När störtvågen bröt över fartyget sprang de föröver och hann så långt att de kom i skydd av båtdäcket men här försvann de i sjön och senare återfanns Rasmussons lik mellan riggen och relingen.

Matros Bengtsson: Befann sig i manskapsmässen i poophuset och såg att Rasmusson och Johansson befann sig på däck om BB utanför mässen. Då brottsjön kom vräktes all inredning mot förliga skottet i mässen och Bengtsson klämdes fast och fick revben brutna. Då han tagit sig loss sedan vattnet sjunkit undan tog han sig ut på däck om BB och såg där liket av Rasmusson fastklämr mellan relingen och riggen. Johansson antagligen spolats överbord. Hansen torde ha varit i sin hytt då manskapsavd. vattenfylldes. Då hans lik hittades var all inredning och alla skott i manskapsavdelningen sönderslagna och bort spolade.

Lättmatros Kruse: Sovit i sin hytt. Vaknat av att det kom vatten ner genom skylightet.Han hade försökt somna om men då det fortsatte att forsa in vatten gick han ut i gången där vattnet gick honom till knäna och vid fartygets krängningar spolades hit och dit med våldsam kraft. Oupphörligt forsade vatten ner uppifrån. Uppkommen på däck mött Bengtsson och de hade hjälpts åt att släpa den döde Rasmusson midskepps. Hansen inte synts till. Då han tog sig upp på däck, vilket inte vari förenat med några svårigheter, hade alla hyttdörrar till motormännens hytter varit stängda.

Ink KK 10.12.40

KK memorial 30.12.40

Den subtropiska cyklonen satte genom överbrytande brottsjöar både styr- och reservstyranordningen ur funktion . Härvid omkommo 3 man.

ex officio

Bo Bergström

Eget Historik

Motorfartyg på 5659 brton byggt 1922 vid Götaverken i Göteborg av stål

LAPONIA 15.9.40

L. 120 B. 16,3 Tillhörigt Trafik AB Grängesberg-Oxelösund (M.Waldenströ m) i Stockholm. 8855 ton dw. Closed shelterdecker med hög back, 5 luckor varav lucka 3 mellan brygghuset och midskeppshuset.Skorstenslös. 2 master och ett par bompålar. Systerfartyg till Stråssa som sänktes i Narvik april 1940. I stort sett av samma typ som Luleå,Luossa och Oxelösund. Sjösatt 5.11.21. Lev 18.3.22 och avgick direkt till Narvik för malmlastning. Huvudmaskineri 2 st 6-cyl 4-takts enkelverkande Götaverken B&W-motorer. Kom utanför spärren 9.4.40 och sysselsattes i Amerikansk tidsbefraktning. Laponia gick hösten 1941 enligt avtal med MOWT mellan USA:s västkust och Australien och fortsatte kriget ut på denna trade. I dec 41 ville Ministry of War Transport sända Laponia till Vladivostok med last av flygplan men svenska regeringen gav inte sitt tillstånd. En påyrkad resa med krigsmateriel till Manilla på Filippinerna 1942 avböjdes även från svenskt håll. (Se H -vol 1371) -1946 återinsattes Laponia i fredtrafiken från Narvik. - På resa Narvik-Glasgow 25.3.46 kolliderade hon på Clyde med ss Nordia och fick ovanbordsskador från backen till lucka 2 BB. -17.12.52 på resa Middlesbrough - Oxelösund räddade Laponia mitt ute i Nordsjön kl 07 besättningen, 6 man, från Holländska ms Spica på 251 brton som med järnlast hade sjunkit kl 17 den 16.12 efter lastförskjutning i hårt väder.De räddade . landsattes i Köpenhamn. - 2,1.53 draggade på Narviks redd norska ms Ingerto ner på Laponia i snöyra och rev upp ett hål i 4 stråk tvärs lucka 3 STB men över vattenlinjen. - 29.1.54 grundstötte Laponia innanför piren vid Redcars fyr på ingående till Middlesbrough med malmlast från Narvik.Sjön var så grov att lotsen inte kunnat borda. 5 bogserbåtar kunde inte rubba henne men sedan last lämpats på utsidan drogs hon flott av 4 bogserare 2.2 och förtöjde i bojar för dykarundersökning. - I nov 1956 såldes Laponia för 4 miljoner kr till Reederei Emil Hemmersam i Lübeck och fick namnet Asella. I febr 1961 gick Asella till nedskrotning i Italien.

KRISTINA 18.9.40

KOMPASSEN PÅVERKAD AV AVMAGNETISERING - STRANDAT N. BARRY ROAD & VRAK.

Rapport

Avgick Cardiff tis 17.9.40 destinerad till Gandia,Soanien(S.Valencia) med rumslast av 1020 ton kol och 276 säckar post. Djupg F 14′3″ - A 17′3″ 18 ombv. Bunkerkol 148 ton/9 ton per dygn. Proviant & fw för 40 dygn. Grundstött ons 18.9 kl 05.50 c:a 6 naut.mil N.Barry Road. BRISTOL CHANNEL WNW hög sjö, mycket mörkt, medelgod sikt. 1e styrman & utkik på bryggan.Fartyget fått svåra bottenskador,omöjliga att ännu bedöma till omfattning.
Antaglig orsak: Fartyget för första gången undergått s.k wiping för att göra det omagnetiskt för magnetminor..Därav kompasserna felaktiga trots justering. Deviationsbestämning utförts 17.9 av auktoriserad officer.
Det engelska sjökortet rättat till 18.5.40 .Internationellt roderkommando
Sista ortsbestämning före olyckan: 1/4′ N.Breaksea lightvessel å lat N 51° 20′40″- W 3°8′50″. Magn. kurser därifrån 292½°,distans 7′. Grundstött med c:a 6 knops fart genom vattnet.

Journal

Tis 17.9 07.20 avgått från docken i Cardiffx med docklots ombord.Lasten utgöres av 1028 ton kol samt 276 kolli post. Kl 08.20 avgått från sluss med sjölots ombord. Anlänt till Barry Road kl 09.30.Fått ombord kompass justerare som därefter justerade kompasserna och uttog deviation. Kl 11 dev. verkställd. Härefter gått till ankars, BB + 60 famnar. Svår W storm med hög brytande sjö. Kl 14.15 när tiden vänt och då fick samma riktnin som vinden började fartyget driva varför STB ankare också fälldes med 30 famnar kätting. Om BB stacks ytterligare 15 famnar varefter fartyget låg stilla

Ons 18.9 Kl 00 vinden börjat bedarra. Kl 03.20 hivat upp och fortsatt resan under befh ledning. 04.50 passerat Beaksea fyrskepp ¼′ om BB,logg= Satt kursen på standardkompassen till 294°, dev. å denna kurs 1½° W. Kl 05.50 kom vakthavande 1e styrman ner i karthytten och rapporterade a kursen tycktes bära nära land. Befh sprang ögonblickligen upp på brygga gav order om fort 3 streck BB,men samtidigt rände fartyget in i bränning arba, stoppade upp och började hugga mycket hårt för att sedan svänga parallellt med stranden så att det inte var möjligt att backa av. Istäl slogs sakta framåt i maskin med STB roder för att vrida stäven mot land Fartyget vägrade emellertid att lyda roder, varför maskinen stoppades. Fartyget började läcka i förrummet och i maskin. Vattendjupet var vid lodning A.18-15′, beroende på swellen,samt förut 14-15′. -Kl 08,10 anländ en av marinens patrullbåtar som lämnade en kabel ombord akterut.samtidi som fartygets maskin arbetade back drog patrullbåten fartygets akter BB hän. Efter en halvtimme började vattnet falla och bogserkabeln sprang

KRISTINA 18.9.40

och då uppgavs försöken att få fartyget flott. Befh överenskom med lieutn. W.Thames, R.N.R, från patrullbåten att med manskapet ombord överföra posten (276 säckar) till patrullbåten, i händelse fartyget skulle bräckas sönder. På e.m kom representanter för rederi och assurans ombord och situationen klargjordes för dem att vidtaga åtgärder.

Ombord 19.9.40
J.Himmersson
Befh

(Flottogs 21.9, bogserat till Cardiff) under oavbruten pumpning,

Maskindagboken

Ons 18.9 03.20 lättade ankar och avgick.Varierande manövrer. FF 03.45 Stopp 05.55Q Fartyget grundstött. Börjat länsa från tunneln och maskinrummet. Kört med SF efter grundstötningen c:a 20 minuter. SB 08.20 FB 08.22 Stopp 08.41 Avstängt på maskin 08.45 Hårda stötar märktes i maskin vid grundstötningen och vid körning med SF för att hålla fartyget kvar på grundet. Fyllt för- & akterpikarna..

Barry 30.10 40
A. Wassenius
Övermaskinist.

Crew List (Egna kompl.)

Befh John Hilding Hilmersson, Åkergrensgatan 9,Göteborg, 24.8.87 Myckleby (Sedan mars 40) H. avled i mars 42 på sjukhus efter en olyckshändelse på 41-årsdagen. Hans bror, maskinist Birger Nelsing, dödades vid bombningen av ss Trione25.5.41)

1e styrman Hjalmar Harry Nilsson, Hallandsgatan 3,Gtbg, 9.3.00 Uddevalla (Sedan 14.2.40)

2e styrman Axel Eugen Johansson, Kville, 5.11.03

1e maskinist Arthur Wassenius, Uddevalla, 10.2.85

2e maskinist Carl Axel Poulsen,Thisted,Danmark, 3.7.03

Stuert Lars Albert Höglund, Stockholm, 9.12.13

Kock James Thomas Mansbridge, Cardiff, 4.11.18

Mässuppassare John Leversen, Stavanger, 1.5.23

Matros Willy Sörensen, Köpenhamn, 10.9.06

Matros Evald M.Rebane, Tallinn, 21.10.20

Matros Poul Leo Justessen, Norra Söby, 18.6.18

Matros Oscar Wusman,Keina, Estland, 13.2.12

Lättmatros Einar G.Jensen, Fredericia, 23.6.23

Smörjare Hartvig Andersen, Fredriksberg, 24.5.11

Lämpare Erling Forbregd, Oslo, 25.12 05

Eldare Voldemar Diner, Tallinn, 7.10.06

Eldare Harald Nugis, Tallinn, 22.7.21

Eldare Willy Folmer Rothman, 19.2.06 i Aalborg

xxxxxxxxxx

KRISTINA 18.9.40

Sjöförklaring på generalkonsulatet i Cardiff 16.10.40 kl 10

Konsul Sverre Stranger.

Assurans: Messrs Nixon,Page & Co had been informed.

Befh Hilmersson: Inget att tillägga.Kompasserna justerats av Blairs Nautical Supplies i Cardiff. När kursen sattes kontrollerade jag tillsammans med styrman standardkompassen för att förvissa mig om att kursen var korrekt enligt deviationsskalan, vilket även införts i loggboken.

1e styrman Nilsson: Tagit vakten kl 04 den 18.9. Kursen kontrollerats av befh och mig själv. Jag kontrollerade hela tiden rorsman och såg att höl kursen ochhade sin blickpå kompassen.Vid 05-tiden tyckte jag att vi hade kommit för nära kusten och beordrade rorsman att ändra kurs2° BB hän. Jag ändrade inte kursen senare men sade till rorsman att inte hålla STB utan snarare något BB om denna kurs och jag kontrollerade att han gjorde det. Jag kunde inte i mörkret klart urskilja kusten men tyckte att fortfarand var för nära. Jagtyckte dock kl 05.45 att jag kunde känna igen Nash Poin Jag kollade kursen och fann att den var korrekt.Jag övertygade mig om att det var Nash Point jag sett och rusade ner till befh och varskodde honom att något måste vara galet. Befh störtade upp på bryggan omedelbar och samtidigt kunde jag känna att fartyget rände på stenarna vid tranden

Matros Justesen: Tagit rorstörn kl 04 och hållit stadig kurs tills jag fic order att ändra den 2° mer åt BB. Jag kunde se att vi närmade oss strand en och eftersom styrman sagt åt mig att på inga villkor hålla STB så tror jag att jag höll henne mer än 2° BB hän. Jag har gått 7 år t sjöss.

2e maskinist Poulsen: Vakt i maskin från kl 01.30 den 18.9.

Eldare Rothman: Vakt i eldrummet. Inget att tillägga.

Matros Ousman: Jag var på däck och rökte en cigarett i väntan på att ta rorstörn kl 06. Jag märkte inte att något var galet och fick en schock när jag plötsligt kände fartyget ta botten.

OMÖJLIGT UTFÖRA PERMANENT REPARATION I ENGLAND.

KONSTRUKTIV TOTALFÖRLUST.

Telegram till KK från Londonbeskickningen 27.11.40

Steamer Kristina ex Gudrun stop surveyors appointed by consul Cardiff report following bottom damage stop port side 25 STB side 22 plates to renew about 35 plates to remove fair and refit stop Considering vessels age cost repairs surveyors cannot recommend permanent repairs stop Classification society willing issue certificate seaworthiness 6 months subject to temporary repairs estimated cost 200 pounds stop This latter procedure recommenc ed by surveyors stop Maritime inquiry held discloses no details actual damage = Swedish Consulate General.

KRISTINA 18.9.40

Mälaren utbetalat totalförlust 29.11.40

Red AB Strim,Sthlm, meddelade 19.11.40 KK att Mälaren anser Kristina som konstruktiv totalförlust i enlighet med §66 i Allmän Svensk Sjöförsäkringsplan. -Den 29.11.40 fick rederiet från Mälaren 185.000:- kr i totalförlustersättning för den 60 år gamla ångaren. - Men tydligen fortsätte Kristina ett liv efter döden efter provisorisk tätning med cementkistor, vilket framgår av följande brev:

Red AB Strim, Stockholm, i brev till KK den 18.12 40

Re.ss Kristina.

Refererande till dagens telefonsamtal bedja vi härmed få lämna avskrift av det telegram som vi idag mottagit från svenska generalkonsulatet i London:

"Steamer Kristina according master ships crew refuses sail from UK unless permanent repairs were carried out stop Consul Cardiff considers it extremely doubtful whether new crew can be found there wilking to proceed with ship in present condition."

Vi bedja Eder godhetsfullt framlägga detta för vederbörande under framhållande av att det är omöjligt för befh att avgå med fartyget till ort där reparation kan företagas, då det icke är möjligt att få ny beäättning som är villig att riskera sina liv med att gå ut med ss Kristina förrän fartyget blivit permanent reparerat.Såsom förut framhållits är det omöjligt att utföra en permanent och betryggande reparation i England.

Högaktningsfullt
Red AB Strim
Sven Salén

(Fortsättning:se efter memorialet , sid 5)

KK memorial 27.12 40 (Sjöförkl. inkom KK 6.12.40)

I viss mån försumlig navigering från vakthavande styrmannens sida. Denne uppgiver vid sjöförklaringen att han allaredan 45 minuter innan grundstötningen inträffade svagt uppfattat konturerna av Nash Point föröver. Sedan han dessutom upprepade ggr kontrollerat den styrda kursen och konstaterat att det verkligen var Nash Point, hade han sprungit ner från kommandobryggan för att underrätta befh att " something must be wrong." Av allt att döma har icke styrmannen pejlat Nash Point på kompassen och lagt ut bäringen, utan istället blivit varnad av bränningarna på lä land att fartyget av vind och tidvatten satts alltmera STB hän.Hade däremot den rv approx. bäringen uppdragits i sjökortet (Nash Point fyr var till följd av rådande krigsförhållanden släckt)hade styrmannen genast blivit underkunnig om att fartyget befann sig betydligt innanför kurslinjen och

KRISTINA 18.9.40

riskerade en grundstötning med den vid tillfället styrda kursen.Det hade dessutom varit hans oavvisliga plikt att, innan han lämnade bryggan,sakta ner farten i maskin ochmedelst en kraftig gir styra fartyget ut från kuste

3.Särskilda anmärkningar

Vad den uppkomna frågan rörande fartygets ev. kondemnering beträffar,så torde ångarens strykande ur svenska fartygsregistret på sakens nuvarande ståndpunkt ej vara att rekommendera. I ifrågavarande fall vill det synas som om haveristen för en relativt blygsam summa (200 pund) kan provisoriskt iståndsättas vid någotvarv vid Bristolkanalen och erhåller fartyget då sjövärdighetsintyg för 6 månader av vederbörande klassificeringssällska Under sådana förhållanden synes mig möjligheterna allt annat än små för att med en "för runt" inmönstrad besättning taga fartyget över till ett icke krigförande land, t.ex. Irländska Republiken, där möjligheter finnas att permanent reparera skrovet.

Ex officio

Bo Bergström

==

KK infordrat skriftligt yttrande från 1e styrman Hj.Nilsson, på vilket red AB Strim den 7.2.41 svarat att styrmannen avmönstrat i dec 40 och hans nuvarande vistelseort är oss obekant. - KK skrev 10.2.41 till Sjömans husombudsmannen i Uddevalla med förfrågan om Nilssons adress och fick till svar 12.2 att Nilsson sedan 11.12 40 är skriven i Wasa församling,Göteborg med adress Hallandsgatan 3. - Från denna adress svarade 14.2.41 till KK fru J.Florén ,att " min måg ,förste styrman Hjalmar Harry Nilsson, sedan över ett års tid vistas i utlandet på okänd ort. Något meddelande har jag ej haft från honom sedan han förra hösten var i Liverpool."

UD H-1374

Brev till UD från konsulatet i Dublin 25.2.43

Sedan början av 1941 ligger i Dublins hamn ett ångfartyg upplagt vars namn är Kristina, som gick under Finsk flagg, men torde i verkligheten ha ägts av skeppsredare Sven Salén i Stockholm. Befh Hilmersson var svensk och fartyget var vid ankomsten hit till största delen bemannat med svenskar,såväl befäl som manskap, vilka,efter deras respektive fartygs krigsförlisning, mönstrade på ss Kristina för att på så sätt hemförskaffas över Petsamo. För att bli sjövärdigt för resan skulle Kristina här undergå reparation och klassificering, men krigsutbrottet ((Juni 41)) mellan Finland xxx å ena sidan och Ryssland och Storbritannien å den andra,förhindrade fartygets avgång till Petsamo. Samtliga svenskar ombord antingen hemförskaffades med flyg eller tog nya hyror i Englnad. Emdast en man från nämnda besättning befinner sig ännu ombord, finske

KRISTINA 18.9.40

undersåten 1e maskinisten A.S Athola, som enligt vad jag förstår,ofta befinnes vara i berusat tillstånd. Det kan möjligen vara ett av skälen till att fartygets agent här, firman R.A.Burke Ltd, funnit anledning sätta 2 ryska undersåtar, en sjökapten och en besättningsman, ombord som vakter mot vederbörlig ersättning,trots att här finnes flera finska sjömän att tillgå,bl.a. en Nylund som i sällskap med en svensk och 2 engelska sjömän i okt 1941 blevo efterseglade här av svenska ss Disa. Svensken och de 2 engelsmännen fingo genast visering för att i Engelsk hamn återföfena sig med ss Disa, men Nylund, tillhörig fientlig nation, nödgades kvarbliva här i meddellöst tillstånd, och konsulatets strävanden att skaffa honom ny hyra här eller med generalkonsulatets i London bistånd, har ej krönts med framgång. Nylund, som synes mig vara vederhäftig och ha god karaktär, har av mig använts flera ggr i veckan för div. arbeten.Han har fått bo i Missions for Seamen ochhar i övrigt dragit sig fram på de knappa medel han i form av penningar eller in natura erhållit genom mig. - Rörande ss Kristina har finske sjökaptenen Albert Isaksson, ex xx Vicia, av mig ombedd gjort följande uttalande:"Båten verkar slarvigt och illa skött med aska liggande på fördäcket. Davittaljorna till räddningsbåtarna hänga och ruttna bort, likaså topprepstaljorna till winscharna och vojtarna äro obetäckta. Luftrören för ventilationen äro borttagna och ligga på akterdäck." - Jag anhåller vördsamt att ovanstående bringas till skeppsredare Sven Saléns och vederbörande Finska myndighetersx kännedom,därest en eller annan åtgärd från Eder sida skulle befinnas önskvärd.

Generalkonsul Jeanson

Sv.Beskickningen i Helsingfors till UD 9.4.43

Skrivit att: Firman John Nurminen OY i Helsinki fått Finskt interimcertifikat på Kristina för 6 månader framåt,men att ångaren inte inregistrerats som fisnk.Okänt vem som är ägaren. Firma Nurminen (Direktör Lampén) på sin tid sålt Kristina till ett Panamabolag , i realiteten ägt av Sven Salén i Stockholm, men sedan engelsmännen förklarat att fartyget i så fall komme att kapas om det löpte ut från Dublin, har detta köp fått återgå.

UD i brev till Dublinkonsulatet 15.4.43

upplyst att Kristina numera ägs av Svea Engineering Co (Dir Helge Norlander) i London.

UD-H 1368 Kristina haft besättningstrubbel juli 40

Den 8.7.40 telegraferade kapten Hilmersson på Kristina från Bilbao till sitt rederi att besättningen vägrar fortsätta med fartyget tillbaka till England med malmlast. Vid samma tid vägrade även besättningarna på svenska

KRISTINA 18.9.40

ss Embla, Leonardia, Urd och Vega i spanska hamnar att fortsätta med fartygen tillbaka till England under det Svensk-Engelska tidsbefraktningsavtalet. Folket betraktade ett försök att gå tillbaka till Engelsk hamn med malmlast som självmord. Den svenska delen av Urds och Vegas besättningar kunde efter månaders diplomatiska förhandlingar hemförskaffas med tåg över Tyskland på vederbörandes egen bekostnad.

HISTORIK

Lastångare på 976 brton byggd 1880 vid Burmeister & Wain i Köpenhamn av järn. (Ex Gudrun, Moskow) L.68,4 B.9,2 Tillhörig red AB Strim (Sven Salén i Stockholm. I okt 1939 inköpt från maskinist Klas August Andersson i Karlskrona av det den 12.4.39 inregistrerade red AB Strim. Byggd som Moskow för Der Foenede Dampskibselskab i Köpenhamn för dess linjeer på Medelhavet-Nordsjöhamnar- Ryska Östersjöhamnar. I april 1913 såldes Moskow för 40.000 kr till red AB Svenskei Stockholm och fick namnet Gudrun. På sin första resa under svensk flagg kom Gudrun den 1.5.13 till Neglinge med kollast från Sunderland (Befh A.W.Anchér) Anchér blev 1915 huvudredare men sålde 1916 ångaren till red AB Union(N.Österman) i Stockholm som gick i likvidation i nov 1918 och sålde Gudrun till red AB Atlas( ) i Stockholm med H.K.Pohlman som mellanhand, Då maskinist Andersson inköpte Gudrun i aug 1926 på offentlig auktion i Malmö för 49100 kr var den senaste ägaren det skuldsatte red AB Mudie i Sthlm. Namnet Kristina fick fartyget hösten 39 vid försäljningen till Salén. Hon var welldäckad med 2 för- och en akterlucka, 2 master, 3 bommar ochhade en 500 ihkr s.k trunkmaskin där högtryckscylindrarna var ställda ovanpå högtryckscylindrarna.Denna maskintyp var mycket ovanlig och förekom endast i några få B&W-byggen från 1870-och 1880-talet. En av dessa ångare var DFDS Christian X på 1293 brton byggd 1874 för linjen Köpenhamn-London som senare blev ss Hammarby av Stockholm (AB Möller & Persson) och förliste i okt 1925 på Biskopsön mellan Huvudskär och Sandhamn där hon såldes för nedskrotning på platsen. - Kristina låg den 10.5.40 i Delfzijl i Holland men kom undan, först till Fransk hamn,sedan till Vigo i Spanien. Hon insattes sedan under Svensk-Engelska avtalet i fart för Ministry of War Transport i London med kol till Spanien och malm i retur, en trade på vilken hon förmodligen hade blivit sänkt av flyg eller ubåtar hösten 1940 eller våren 1941 om inte grundstötningen kommit emellan. Att denna grundstötning klassats som civilhaveri är egendomligt med tanke på släckta fyrar och kompasser som rubbats av fartygets avmagnetisering.Något år senare skulle Kristina av SKN sannolikt ha bokförts åtminstone som 50% krig.